Nr 6 (50)

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY | Warszawa 16 — 31 marca 1951 | Cena 75 gr

SŁUZBA SAMOCHODOWA WZOROWO PRZEJDZIE

NA EKSPLOATACJĘ LETNIĄ

Przystępujemy do wykonania bojowego zadania naszej służby, zadania o wielkiej wadze dla gotowości i siły Ludowego Wojska Polskiego — do przejścia na wiosenno-letnią eksploatację taboru samochodowego i traktorowego.

Nasze obecne zadanie posiada szczególne znaczenie w dzisiejszej sytuacji międzynarodowej, gdy imperializm amerykański coraz silniej dąży do rozpętania nowej wojny, gdy zrzucił on z siebie już całkowicie maskę i jawnie przystąpił do agresji na budujący swą wolną ojczyznę naród koreański, do walki z uwalniającymi się z pęt wyzysku kolonialnego innymi narodami Azji.

Jesteśmy świadkami zwalniania przez imperialistów amerykańskich w Niemczech Zachodnich przestępców wojennych winnych śmierci dziesiątek tysięcy ludzi; fabrykantów jak Krupp — zbrodniarzy, którzy zbrojąc Hitlera przyczynili się do wywołania wojny i na bestialskim wyzysku pracy niewolników-robotników, dzięki wojnie i śmierci, mnożyli swe bogactwa.

Imperializm amerykański jawnie przystąpił do odbudowy nowej armii hitlerowskiej, opierając się na byłych SS-owcach. Podżegacze wojenni, rozpętujący przy pomocy wstecznych elementów Niemiec Zachodnich nienawiść do Ludowej Polski, dążą do obalenia naszej granicy na Odrze i Nysie, a nawet niedwuznacznie wskazują na Polskę jako teren przyszłej wojny.

Przeciwko ciemnym siłom wojny mobilizują się na całym świecie pod wodzą Związku Radzieckiego i Wielkiego Stalina wszyscy postępowi ludzie. Z każdym dniem obóz pokoju rośnie, krzepnie i odnosi coraz większe sukcesy. Świadczą o nich wspaniałe osiągnięcia pokojowego budownictwa Związku Radzieckiego, Ludowych Chin i Krajów Demokracji Ludowej, miliony ludzi zrzeszonych na całym świecie pod kierownictwem Światowej Rady Pokoju, aktywnie walczących o pokój.

My, żołnierze Służby Samochodowej, bierzemy również aktywny udział w walce o pokój na naszym odcinku pracy. Tak, jak robotnicy w fabrykach walczą o wzmożenie produkcji, by w ten sposób wzmocnić siły obozu pokoju, tak my walczymy o wzmożenie gotowości bojowej i siły Ludowego Wojska, stojącego na straży socjalistycznego budownictwa w naszej Ojczyźnie.

Wzorowe przejście na eksploatację wiosenno-letnią, które zapewni naszej Służbie pełną gotowość bojową w okresie lata i zabezpieczy potrzeby szkoleniowe wojska w czasie obozów ćwiczebnych, jest naszym wkładem w walkę o pokój, do którego musimy zmobilizować wszystkie siły. Przykładem w pracy tej winni służyć szczególnie żołnierze członkowie Partii, ZMP-owcy, wszyscy wzorowi kierowcy oraz mechanicy.

Dobrym wykonaniem postawionego przed nami zadania przyczynimy się do wzmożenia gotowości bojowej Ludowego Wojska Polskiego, stojącego na straży bezpieczeństwa, budującego socjalizm narodu polskiego, naszej ludowej ojczyzny.



Gazetki ścienne stają się coraz bardziej popularne we wszystkich oddziałach naszej Służby. Mobilizują one kierowców i mechaników do lepszego wykonywania bieżących zadań, a obecnie do sprawnego przygotowania pojazdów do wiosenno-letniej eksploatacji. Na zdjęciu: żołnierze pododdziału oficera Daszkowskiego zapoznają się ze swoją gazetką.

POZNAJEMY PRZODUJĄCYCH ŻOŁNIERZY



ZMP-owiec syn kolejarza kpr. Lech Zgrabka pomimo młodego wieku ma już za sobą kilka lat praktyki w zawodzie tokarskim. Jednakże, z samochodem, z jego budową i prowadzeniem zapoznał się kpr. Zgrabka dopiero w wojsku i poświęcił się pracy mechanika samochodowego z całym żołnierskim zapałem.

Dziś kpr. Zgrabka jest przodującym racjonalizatorem swego oddziału. Jego ulepszenia są realizowane już od roku przyniosły jednostce już wiele tys. złotych oszczędności.

Obecnie ambicją kpr. Zgrabki jest jak najwydatniej pomóc swym kolegom-kierowcom w przygotowaniu pojazdów do letniej eksploatacji. Ale o tym piszemy na str. 3.

kpr Franciszek Słowik

NASZYM WSPÓLNYM WYSIŁKIEM

— Nie ma u nas i być nie może słabszych kierowców — powiedział na zebraniu Organizacji ZMP przewodniczący naszego Koła st. szer. Michał Skiba — Odznakę „wzorowego kierowcy musi każdy z nas nosić obok ZMP-owskiego znaczka.

Słowa te zapadły głęboko w serca i umysły młodych żołnierzy naszej Służby. A że po dobrym namyśle przychodzi do dobrej decyzji, to jeszcze na tym samym zebraniu postanowiono dopomóc sobie nawzajem do jak najlepszego przygotowania samochodów do letniego okresu.

— Jak sobie pościelesz, tak się i wyśpisz — stwierdził szer. Wodnicki — **Wiadomo, że od sumiennego przygotowania pojazdów zależeć będzie ich praca w czasie trudnych ćwiczeń polowych. To też wspólnym wysiłkiem zapewnimy naszym samochodom pełną gotowość w okresie letnim.**

Wypowiedź szer. Wodnickiego poparli pozostali kierowcy: st. szer. Nogaj, Mydlnicki, Łysakowski, szer. Borówka, Lasocki Witczak i inni. Jednakże największe znaczenie miało przytwierdzające zdanie kpr. Wielgusa i Słowika, czołowych racjonalizatorów naszej jednostki. Oni to bowiem mieli przede wszystkim podzielić się z resztą kolegów w czasie przygotowań swym bogatym doświadczeniem.

Resztę zebrania przeznaczono już na dokładne rozplanowanie najbliższych prac. Żołnierze mieli pod kierunkiem z-cy d-cy do spraw technicznych i mechanika pododdziału sierż. Pytlakowskiego przystąpić do zajęć już w najbliższych dniach. Uformowane zostały „trójki", w skład których wchodzili specjaliści od poszczególnych zespołów samochodu i elektrycy. Mechanicy i racjonalizatorzy zadeklarowali swą pomoc.

I tak celem dokładnego przemycia chłodnic kpr. Wielgus oddał do dyspozycji kolegów pracujący model układu chłodzenia swego pomysłu. Włączona do modelu chłodnica (wymontowana z samochodu) przemywana jest roztworem sody kaustycznej w wysokiej temperaturze

Elektryk kpr. Słowik postanowił dokonać szczegółowego przeglądu instalacji, a zwłaszcza prądnic na oryginalnym stole problerczym własnego układu. Magazynier pododdziału plut. Zielniakowski obiecał dokonać wspólnego przeglądu całego ogumienia wraz z zainteresowanymi kierowcami.

TAKICH NAM WIĘCEJ POTRZEBA



Przewodniczący Koła ZMP bomb. Feliks Biduch wie, że o samochód należy dbać. Codziennie rano sprawdza on między innymi stan ciśnienia powietrza w kołach swego wozu. Dzięki tem opony ciężarówki bomb. Biducha są mimo przejechania na nich 45 tys. km. w doskonałym stanie.

Wzorowy kierowca pododdziału bomb. Biduch daje przykład jak należy dbać o powierzony mu samochód — ważny sprzęt bojowy naszego ludowego wojska.

UROCZYSTY DZIEŃ WZOROWYCH KIEROWCÓW



W tych dniach na terenie jednej z jednostek sachodowych odbyła się uroczystość dekorowanie odznaką „Wzorowego Kierowcy.

„Z okazji uczczenia 33 Rocznicy powstania Armii Radzieckiej" — czytamy w rozkazie specjalnym d-cy jednostki „...za wzorową dyscyplinę, troskliwą opiekę nad sprzętem technicznym, racjonalną eksploatację materiałów pędnych, wytężoną pracę nad pielęgnacją sprzętu technicznego i pomoc słabszym kolegom w pracy, nagradzam oznaką „Wzorowego Kierowcy II stopnia następujących żołnierzy":

I tu następuje szereg nazwisk żołnierzy, którzy swą postawą, dyscypliną i troską o sprzęt zdobyli sobie wyróżnienie swych przełożonych. Oto jeden z nich: szer. Melonik Stefan syn robotnika członek PZPR w okresie sześciu miesięcy jazdy zaoszczędził materiałów pędnych na sumę zł. 626, w ciągu roku nie spowodował ani jednego wypadku.

Następny wzorowy kierowca to Jaworski Michał syn kolejarza, ZMP-owiec, zdobył swą wiedzę fachową dzięki pilnemu czytaniu „Za Kierownicą".

Uroczystość udekorowania wyróżniających się żołnierzy odznakami „Wzbrowego Kierowcy" stała się wielkim świętem wszystkich samochodziarzy jednostki Nagrody zostały wręczone przez d-cę przed frontem jednostki. Oprócz oznak, wzorowi kierowcy otrzymali dyplomy pamiątkowe, awans i zasłużony urlop.

Aby zostać odznaczonym odznaką „Wzorowego Kierowcy" należy:

Zaoszczędzić paliwa minimum 5%.

Nie mieć ani jednej zniszczonej przedwcześnie opony.

Nie mieć ani jednej naprawy przymusowej z własnej winy.

Przestrzegać terminów wykonywania przeglądów technicznych.

Ściśle przestrzegać przepisów ruchu kołowego.

Systematycznie zwiększać poziom swej wiedzy wojskowej, fachowej i politycznej.

Racjonalizatorstwo — nasza chluba



Liczne przykłady racjonalizatorstwa i sylwetki przodujących żołnierzy-racjonalizatorów są najchętniej studiowanym materiałem w naszym piśmie. Zwłaszcza teraz przy przygotowaniu taboru do pracy w okresie letnim nasi Czytelnicy zapoznają się dokładnie z różnymi usprawnieniami i stosują je w swej pracy.

WSPÓŁZAWODNICTWO I RACJONALIZATORSTWO dopomogą zabezpieczyć wzorowe przejście NA EKSPLOATACJĘ WIOSENNO-LETNIĄ

Służba nasza tak, jak całe Ludowe Wojsko Polskie nierozerwalnie związana jest z klasą robotniczą, z wielką walką narodu Polskiego o wykonanie Planu 6-letniego.

Zdajemy sobie przytym sprawę że wszystko co znajduje się w naszym posiadaniu, poczynając od munduru, a kończąc na wspaniałym sprzęcie technicznym, jest zdobyczą klasy robotniczej, własnością socjalistyczną, którą powierza nam Ludowa Ojczyzna, rozumiejąca, że jak najlepsze wyposażenie Wojska podnosi jego siłę bojową.

Fakt, że na potrzeby naszej służby płyną duże sumy ze Skarbu Państwa jest dla nas bodźcem do walki o jak najsumienniejsze i najoszczędniejsze wykorzystanie powierzonego naszej opiece sprzętu.

Przykład systemów i metod pracy naszej bohaterskiej klasy robotniczej dzięki którym osiąga ona swe wspaniałe sukcesy dopomaga nam również lepiej, oszczędniej i szybciej wykonywać zadania postawione przez dowództwo.

Także i obecnie gdy służba nasza przystępuje do wypełnienia ważnego i zasadniczego dla naszej dalszej pracy w tym roku zadania — wzorowego przejścia na wiosenno-letnią eksploatację taboru samochodowego i traktorowego — musimy oprzeć się na rewolucyjnych metodach naszej klasy robotniczej współzawodnictwie i racjonalizacji. Dopomogą nam one zadanie to wykonać dobrze tak jakościowo, terminowo jak i w najoszczędniejszy sposób.

Współzawodnictwo i racjonalizacja, aby mogły dać spodziewany wynik muszą posiadać odpowiednią formę organizacyjną. W okresie poprzedzającym rozpoczęcie prac przy przejściu na eksploatację wiosenno-letnią musimy zatym znacznie zaktywizować istniejące w naszych jednostkach kółka racjonalizatorskie. W jednostkach zaś gdzie kółek jeszcze nie ma naczelnym zadaniem organizacji partyjnych i ZMP-owskich winno być zorganizowanie odpowiedniej propagandy oraz pomoc przy ich stworzeniu.

Współzawodnictwo i praktyczną działalność kółka racjonalizatorskiego powinniśmy rozpocząć w pierwszym rzędzie od dokładnego zaznajamiania członków z przebiegiem czynności, kolejnością wykonywania poszczególnych zabiegów i sposobem usuwania niedomagań poszczególnych układów podczas przeglądu technicznego przy przechodzeniu na eksploatację wiosenno-letnią, wymianą olejów i sposobem ich zalewania ,przeglądem i metodami konserwacji narzędzi itp.

Zrozumienie i pełna świadomość celu któremu służą prace wykonywane przy przejściu na eksploatację wiosenno-letnią zapewnia nie tylko lepsze i szybsze ich wykonanie, lecz także umożliwia kierowcom i mechanikom wprowadzenie wielu usprawnień racjonalizatorskich przyczyniających się do przyśpieszenia wykonania prac, podniesienia ich jakości i zaoszczędzenia wielu cennych materiałów.

Zkolei powinniśmy wytypować pewne zagadnienia związane z pracami przy przejściu na eksploatację wiosenno-letnią i zwrócić na nie szczególną uwagę członków kółka. Jako takie typowe zagadnienia można pomiędzy innymi wyliczyć:

- racjonalna organizacja miejsca pracy,
- skracanie czasu poszczególnych czynności obsługi technicznej lub napraw przy pracach przejściowych ,
- zastosowanie prostych przyrządów ułatwiających pracę, mechanizację pracy itp.,
- bezpieczeństwo i higienę pracy,
- walka z marnotrawstwem czasu i materiałów,
- udoskonalenie sposobu użytkowania posiadanych przez jednostkę obrabiarek,
- wypracowanie lepszych metod zabezpieczenia zdawanego na konserwację wyposażenia zimowego,

Możemy również wypracować szereg ściśle określonych „tematów" — racjonalizatorskich i ogłosić je w formie otwartego konkursu. Jest to jedna z najlepszych form propagandy racjonalizacji i wpływa mobilizująco szczególnie na kierowców i mechaników nie będących członkami koła.

W naszej pracy racjonalizatorskiej musimy pamiętać stale, że zasadniczym warunkiem postawienia jej na właściwym poziomie jest prowadzenie w kółkach intensywnego szkolenia — samokształcenia członków. W naszych wysiłkach powinien nam stale towarzyszyć przykład radzieckich stachanowców i z niego powinniśmy brać wzór.

Rozwijając współzawodnictwo i racjonalizację pracy w formach odpowiednich dla warunków wojskowych przyczynimy się jeszcze bardziej do wykonania Wielkiego Planu 6-letniego, a tym samym do zachowania pokoju na świecie.



MOTORYZACJA W PLANIE 6-LETNIM

PRODUKCJA CIĄGNIKÓW ROLNICZYCH

Jednym z czołowych zadań Planu Sześcioletniego jest przebudowa społeczna i techniczna wsi polskiej. Plan Sześcioletni zapewnia szybki rozwój naszego rolnictwa ponieważ kładzie szczególny nacisk na budowę nowych ośrodków przemysłowych, oraz na podniesienie wydajności wytwórczej dotychczasowych ośrodków, produkujących motoryzacyjny sprzęt rolniczy.

W okresie Planu Sześcioletniego podjęliśmy produkcję dalszych najbardziej nowoczesnych typów maszyn rolniczych dla gospodarki zespołowej, jak kombajny, snopowiązałki, pługi ciągnikowe i wieloskibowe, oraz znacznie rozszerzyliśmy produkcję nowoczesnego ciągnika typu „Ursus".

W roku 1955 ilość wytwarzanych ciągników będzie 4,5 raza większa niż w roku 1949. Na uwagę zasługuje fakt, że podjęta zostanie po raz pierwszy w Polsce produkcja ciągników gąsienicowych. Ogólna liczba produkowanych ciągników w okresie 1949 — 1955 wynosić będzie 11 tys. sztuk rocznie, pługów traktorowych zaś 14,3 tys. sztuk rocznie.

Polscy robotnicy, mechanicy i inżynierowie — konstruktorzy, wzorując się na cennych doświadczeniach radzieckich z dziedziny produkcji ciągników rolniczych stworzyli nowy model ciągnika typu Ursus 45 KM. Ciągnik ten doskonale zdał egzamin sprawności w trudnych warunkach terenowych.

Drugim typem masowo produkowanym w okresie Planu Sześcioletniego jest wielki ciągnik o mocy 40 KM. Pierwsze modele tego ciągnika podane były już wszechstronnym próbom w różnorodnych warunkach pracy. Jego głównymi zaletami to możność zastosowania go zarówno jako siły pociągowej w polu oraz siły napędowej do maszyn gospodarskich.

Jak widzimy Plan Sześcioletni przeobraża radykalnie strukturę wsi polskiej grzebiąc i przekreślając ostatecznie nasze dawne zacofanie w tak ważnej dla państwa dziedzinie jaką jest rolnictwo.





750 MOTOCYKLI PONAD PLAN.

W fabrykach przemysłu motoryzacyjnego ZSRR silnie rozwinęło się współzawodnictwo, na tle wykonywania zadań planu 5 - letniego. Kolektyw Moskiewskiej Fabryki Motocykli podjął zobowiązanie wykonania w okresie półrocza 700 motocykli ponad plan.



Robotnicy nie tylko wypelnili zobowiązanie, ale wyprodukowali 50 motocykli ponad zobowiązanie, oddając tym samym w okresie półrocza 750 motocykli do użytku radzieckiego świata pracy. (J.K.)

ŚWIAT PRACY NABYWA SPRZĘT MOTORYZACYJNY.

Górnicy i metalowcy Zagłębia Donieckiego w ciągu roku 1950 nabyli w sklepie sprzętu motoryzacyjnego w mieście Stalino 1602 samochody osobowe marki „Moskwicz", 586 samochodów „Pobieda", ponad 4.000 motocykli i kilka tysięcy rowerów.



Fakt ten świadczy o stale wzrastającej stopie życiowej świata pracy ZSRR. (JK)

NOWE MODELE AUTOBUSÓW.

Fabryka nadwozi w Leningradzie produkuje od kilkunastu miesięcy nadwozia do małych autobusów typu Ło-3, budowane na podwoziu Gaz-51. Szkielet nadwozia montowany jest z kawałków twardego drzewa, wzmocnionych stalowymi listwami.



Autobus ten posiada 19 miejsc siedzących oraz 8 miejsc stojących. Eksploatacja tych autobusów wykazała duże wartości techniczne nowego typu nadwozi, które po przebiegu 50 tys. km. w ciężkich warunkach nie wykazały żadnych braków. (JK)

WZROST PRODUKCJI W CSR.

Jak podaje prasa bratniej Republiki Czechosłowackiej Pięcioletni Plan rozwoju przemysłu Czechosłowacji przewiduje wzrost produkcji samochodów o 15 proc., a motocykli i rowerów o 24 proc. Na podkreślenie zasługuje fakt, że obecnie produkuje się dwa główne typy wozów osobowych i cztery typy wozów ciężarowych, podczas gdy w Planie 5-letnim ilość produkowanych typów wzrośnie do dziesięciu. (JK)



BOGACTWO MASZYN NA



Z prasy:

Przed wiosenną kampanią siewną.

Warsztaty TOR z Legnicy remontują zamiast 4 — 15 silników dziennie.

Zwiększają się szeregi młodzieży przystępującej do „ZMP-owskiego siewu pokoju".

Załoga POM w Rąbieniu podwyższa o 80 proc. swój plan prac wiosennych.

Pomysł racjonalizatora Wrzołka przyspieszy wykonanie orek wiosennych w PGR Krokowa.

Masowy udział młodzieży wiejskiej w „ZMP-owskim siewie pokoju".

Warsztaty TOR i SOM wykonują przedterminowo remonty maszyn.

Rozpoczynające się w naszym kraju na szeroką skalę prace rolne: orka i siew wiosenny zostały, dzięki trosce naszego Ludowego Rządu o dalszy rozwój rolnictwa, dobrze przygotowane przez młodzież ZMP-owską i pracowników Ośrodków Maszynowych. Stałe, zgodne z planem powiększanie uprawianych obszarów nakłada na nasze stacje traktorowo-maszynowe obowiązek nie tylko wprowadzenia nowych pojazdów mechanicznych do pracy na roli, lecz również utrzymanie posiadanych pojazdów i maszyn w najwyższej, niezawodnej gotowości technicznej.

Wieś polska, która dzięki bogatym doświadczeniom radzieckim kroczy dziś pewnie do nowoczesnych i postępowych form gospodarki, znalazła również w Związku Radzieckim skuteczne wzory dla właściwego zabezpieczenia swej bazy technicznej. Radzieckie stacje traktorowo-maszynowe (MTS) rozsiane w tysiącach po całym Kraju Rad, szeroko rozbudowane zaplecze techniczne i przemysł pomocniczy, stały dopływ nowych kwalifikowanych kadr, sprawna dystrybucja paliw płynnych, a wreszcie najpotężniejszy dziś na świecie przemysł budowy ciągników, kombajnów i maszyn rolniczych — oto wspaniałe wzory, stanowiące dziś o rozwoju motoryzacji radzieckiego rolnictwa i jego postępowej wsi kołchozowej.

W artykule poniższym zapoznamy się z szerokim wachlarzem typów i modeli radzieckich ciągników oraz maszyn rolniczych.

• • •

Wraz z potężnym rozwojem radzieckiego przemysłu w okresie pierwszych Stalinowskich Pięciolatek, poczęła się niemniej szybko rozwijać i unowocześniać gospodarka rolna ZSRR. Na wsi radzieckiej zaciążył obowiązek dostarczenia żywności nowopowstałym ośrodkom przemysłowym kraju. Sprostać tym zadaniom mogło jednakże tylko nowoczesne, kolektywne i w pełni zmechanizowane rolnictwo, wyposażone w nowoczesny sprzęt: maszyny i pjazdy mechaniczne. To też do budowy zakładów produkujących ciągniki, kombajny i maszyny rolnicze przystąpiono już w czasie pierwszej Pięciolatki. Dzięki olbrzymiemu wysiłkowi radzieckich robotników i konstruktorów zakłady takie rozpoczęły w bolszewickim tempie produkcję nowych oryginalnych pojazdów i maszyn. Już w 1932 roku 75 tys. ciągników własnej konstrukcji pracowało na roli, a w roku 1940 ilość ta zwiększyła się do 435 tys. ciągników.

Trzy olbrzymie wytwórnie (Czelabińsk, Charków i Stalingrad) oraz szereg pomniejszych, jak i liczne zakłady pomocnicze, zapewniły w tym okresie Związkowi Radzieckiemu pełną dostawę i stałą modernizację taboru ciągnikowego oraz maszynowego.

W latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej ludzie radzieccy nie zapomnieli o pracy dla dalszego rozwoju przemysłu budowy ciągników. Podczas, gdy armia Czujkowa broniła murów Stalingradzkiej Fabryki Traktorów, konstruktorzy i inżynierowie projektowali na zapleczu nowe doskonałe modele ciągników i maszyn na okres pokju. To też natychmiast po osiągnięciu wspaniałego zwycięstwa nad faszystowskimi Niemcami przemysł radziecki przystąpił do dalszej pokojowej pracy i odbudowy zniszczeń wojennych, do budowy nowych zakładów przemysłu maszynowego i ciągników, do produkcji najnowszych modeli, będących szczytem nowoczesnej techniki.

Dziś Związek Radziecki zajmuje pierwsze miejsce na świecie w produkcji ciągników i maszyn rolniczych. I to zarówno pod względem ilości, jak i nowoczesnej koncepcji wyprzedzającej znacznie modele fabryk anglosaskich.

Dziś robotnicy i inżynierowie radzieccy biorą pełną zapłatę za ironiczne powątpiewania w latach dwudziestych przedstawicieli amerykańskich trustów produkujących ciągniki, którzy uważali, że w ZSRR nie uda się stworzyć przemysłu maszynowo-traktorowego. Oto wyprodukowany ostatnio przez radziecki przemysł gąsienicowy ciągnik rolniczy DT - 54 został oceniony przez całą opinię techniczną świata jako przewyższający pod każdym względem amerykański ciągnik tej samej klasy Caterpillar D-4.



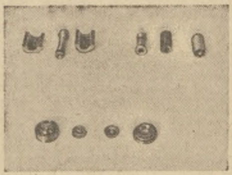
U mechaników racjonalizatorów

Już od kilku dni mówili „wtajemniczeni" kierowcy w jednostce oficera Chomicza, że ich koledzy - mechanicy szykują jakąś wielką niespodziankę. Sprawa była tym bardziej aktualna, że w najbliższym czasie cały skład osobowy jednostki miał wykonać poważną, decydującą pracę. Pracą tą było przygotowanie wszystkich pojazdów do eksploatacji wiosenno-letniej — do trudnych zadań ćwiczebnych w polu.

Od jakości przeprowadzonych prac zależeć miało wzorowe wykonanie zadań okresu obozów letnich.

— To naprawdę decydująca praca — stwierdził kpr. Podrucki, który jako wzorowy kierowca i doświadczony sportowiec - motocyklista jest szczególnie obeznany z trudnościami jazdy terenowej. — **Od tego** — mówił on — **jak przygotujemy nasze pojazdy zależyć będzie wykonanie zadań i nasza dobra sława wzorowych żołnierzy.**

Takie i tym podobne wypowiedzi można było usłyszeć w jednostce oficera Chomicza. Świadczą one dobrze o młodych żołnierzach naszej służby, a jednocześnie wyrażają głęboką troskę o wspaniały sprzęt radziecki, jaki nasze Ludowe Państwo powierzyło kierowcy wojskowemu.



Produkowane przez racjonalizatorów sworznie resorowe (na górze) oraz tłoczki hamulcowe (dół). Z lewej strony — formy do wulkanizowania gumy.

WSPÓLNA PRACA

Myliłby się jednak ten, kto by przypuszczał, że jedynie kierowcy są obarczeni troską o stan pojazdów, o ich staranne przygotowanie do nadchodzącego okresu. Obok żołnierza - kierowcy, tego bezpośredniego użytkownika pojazdu mechanicznego, staje tu jego wierny druh i towarzysz służby żołnierskiej: mechanik wojskowy. To opiece i fachowości mechanika pododdziału powierza się również nasz sprzęt — własność Ludowego Państwa. Dopiero wspólna, troskliwa praca kierowcy i mechanika daje gwarancję całkowitego otoczenia pojazdu mechanicznego należytą konserwacją, pozwala na właściwe użytkowanie poszczególnych mechanizmów i części.

To też chętnie korzystają nasi kierowcy z rad i pomocy doświadczonych mechaników w swych pododdziałach. Natomiast ambicją każdego mechanika samochodowego jednostki jest, aby pomagając kolegom-kierowcom, utrzymać gotowość pojazdów na najwyższym poziomie i zabezpieczyć od strony technicznej wzorowe wykonanie nadchodzących zadań — słowem uczynić z oddanych do dyspozycji jednostki pojazdów mechanicznych niezawodny, w pełni sprawny sprzęt bojowy naszego Ludowego Wojska.

REALNA POMOC

Ambicję taką posiadają właśnie w najwyższym stopniu mechanicy w jednostce oficera Chomicza, a realizowanie jej uważają za punkt honoru swej żołnierskiej służby.

Już niejednokrotnie udowodnili oni, że potrafią dbać o powierzony im sprzęt. Minął ciężki okres zimowy, a wszystkie ich samochody znajdowały się stale w pełnej gotowości. I teraz, gdy przyszła chwila przygotowania pojazdów do wiosenno-letniej eksploatacji, mechanicy jednostki oficera Chomicza postanowili zachować swą dobrą tradycję. Na zebraniu koła racjonalizatorów, w którym wziął również udział z-ca d-cy do spraw technicznych, zapadła ważna uchwała:

— przygotować przedterminowo pojazdy do okresu letniego wspólnie z kierowcami poszczególnych wozów, tak, aby kierowca gdy znajdzie się w polu mógł już sam otoczyć swój wóz właściwą opiekę techniczną.

Myśl taką wysunął przodujący racjonalizator jednostki kpr. Lech Zgrabka, a pozostali mechanicy poparli go jednogłośnie.

Prace przygotowawcze miano rozpocząć już za kilka dni.

Do tego czasu należało jednak zabezpieczyć je od strony technicznej. W tym właśnie racjonalizatorzy jednostki oficera Chomicza mają największe doświadczenie. Nie ma dla nich zdawałoby się żadnych trudności, gdy czegoś brak w magazynie, lub są na rynku trudności z zakupem części: Racjonalizatorzy, wtedy przystępują do pracy.

RACJONALIZATORSKA PRODUKCJA

Tak właśnie rzecz się miała z tłoczkami gumowymi do cylinderków w układzie hamulcowym wozów Skoda.

— Teraz tłoczki hamulcowe to nasza specjalność — stwierdza kpr. Zgrabka, który z kapr. Urgaczem i wulkanizatorem kpr. Brzęczkiem rozpoczęli „własną" produkcję tłoczków. — **Jednostka nie zakupuje już ich od dłuższego czasu, gdyż tłoczki naszej produkcji zdały wspaniale wszystkie próby i są powszechnie stosowane.**



ZMP-owiec, kpr. A. Kuźniar, znany racjonalizator naszej Służby, dopomoże kierowcom przez dokładny przegląd instalacji elektrycznej samochodów.

Podobnie miała się sprawa ze sworzniami resorowymi. Sworznie takie stalowo-gumowe chociaż fabryczne nie służyły zbyt długo. Ale od czego własna produkcja racjonalizatorska. Sworznie produkowane w jednostce zdały dobrze swój egzamin i kierowcy chętnie widzą je w swych wozach. Poza tym koszt wyprodukowania jednego sworznia jest ośmiokrotnie mniejszy od sumy jaką trzeba zapłacić za gotowy sworzeń fabryczny.

To też wiele części, tak ważnych w okresie wiosenno-letniej eksploatacji, dostarczą kierowcom sami racjonalizatorzy. Nad wymianą ich oraz właściwą konserwacją poszczególnych zespołów czuwać będą mechanicy i osobiście dopomagać we wszystkim. I tak np. kpr. Urgacz, członek Partii i doświadczony mechanik samochodowy, dostarczy doskonałych elementów filtrujących do filtrów powietrznych pojazdu. Czuwać on będzie jednocześnie nad właściwym sprawdzeniem układu chłodzenia, stanu chłodnic, złączy i pomp wodnych. Kpr. Nowik, elektryk znany z skonstruowania prostownika własnym przemysłem, roztoczy opiekę nad instalacją elektryczną samochodów, sprawdzi prądnice i rozruszniki. Również kpr. Kuźniar elektryk samochodowy i racjonalizator, dopomoże kolegom kierowcom: szybko i dokładnie wykryje, a następnie usunie wszelkie uszkodzenia instalacji elektrycznej, zapłonu, akumulatora itd.

Jeszcze inni mechanicy — racjonalizatorzy jak plut. Modrzyński, kpr. Czubert pomogą kierowcom w skontrolowaniu stanu ogumienia, w wymianie oleju na letni, w regulacji hamulców i w wielu pracach, jakich nie brak przy przechodzeniu na wiosenno-letnią eksploatację.

W ten sposób, dzięki zgodnej pracy ręka w rękę wzorowych kierowców i przodujących mechaników - racjonalizatorów, zostanie zapewnione sprawne przygotowanie pojazdów do zadań nowego okresu. Wspólny wysiłek kierowcy i mechanika, zgodna praca całego stanu osobowego jednostki da w efekcie tę sprawność, która dopomoże do wzorowego wypełnienia rozkazów dowództwa, do zrealizowania pamiętnego rozkazu Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego o mistrzowskim władaniu nowoczesną bronią i sprzętem.



Troską przodujących racjonalizatorów jest sprawne przygotowanie pojazdów do letniego okresu ćwiczeń. Na zdjęciu: kpr. Zgrabka (po lewej) i kpr. Brzęczek omawiają metody produkcji, wyrabianych przez siebie części zamiennych, dla pełnego zaopatrzenia w nie swych kolegów-kierowców.

POLACH KOŁCHOZOWYCH ZSRR



Podobnie rzecz się miała z dotychczasową produkcją ciągników i maszyn. Znane są na terenie całego Związku Radzieckiego i o wiele lepsze od zagranicznych, wydajniejsze i prostsze w obsłudze, doskonałe ciągniki rolnicze — poczynając od małych o mocy 3 KM, aż do olbrzymich o mocy 120 KM.

Taki np. najmniejszy ciągnik radziecki odznacza się wielką oryginalnością konstrukcji, posiada 1-cylindrowy silnik benzynowy umieszczony na osi dwu kół. Kierowca idzie za ciągnikiem jak oracz za pługiem, trzymając dwie rączki, które służą do kierowania maszyną. Ciągnik ten rozwija szybkość od 2,5 do 4,5 km/godz. Koła ciągnika są wymienne: mogą to być obręcze żelazne lub ogumione.

Do ciągników kołowych średniej wielkości należy bardzo popularny w ZSRR „Uniwersal 1" przeznaczony dla mniejszych kołchozów. Posiada on 4-cylindrowy silnik benzynowy górno-zaworowy oraz moc 22 KM przy 1200 obr. min. Siła pociągowa na haku wynosi 800 kg.

Do silniejszych ciągników gąsienicowych zaliczyć trzeba wypróbowany na polach kołchozowych od morza Czarnego do Oceanu Lodowatego ciągnik „Kirowiec" z 4-cylindrowym, 4-suwowym silnikiem naftowym. Ciągnik posiada moc na haku do 2000 kg. Jeszcze silniejszy jest ciągnik „Staliniec 80" zaopatrzony w silnik o mocy 93 KM. Jego siła pociągowa na haku wynosi aż 8.000 kg. Ciągnik ten wyróżnia się 40-to cm gąsienicami.

Wiele jeszcze innych typów i oryginalnych modeli ciągników wyszło zwycięsko ze wszystkich prób, pracując na rozległych obszarach rolniczych ZSRR. Jednakże najnowszy sprzęt techniczny, jaki został użyty w szerokim zakresie na polach kołchozowych, to nie tylko ciągniki, lecz również doskonałe kombajny i samobieżne maszyny rolnicze. I tak przy sianokosach pracowały w roku ub. znaczne ilości kosiarek samochodowych „KS-10" Maszyn tego typu nie posiada żaden kraj na świecie oprócz Związku Radzieckiego. Koszą one dziennie 50 — 60 ha. traw, zastępując 12 — 15 kosiarek konnych lub ponad 100 kosiarzy. Kosiarką kieruje jeden człowiek. Nowa kosiarka posiada i tę zaletę, że można jej używać zamiast ciągnika; porusza się ona z szybkością 20 km/godz. i ciągnie 3-tonową przyczepkę.

Przy uprzątaniu plonów używano tysiące kombajnów samochodowych „S-4". Do obsługi kombajnu tego typu potrzebny jest tylko jeden robotnik. Kombajn samochodowy zużywa o półtora raza mniej paliwa niż przyczepy. Oprócz kombajnów samochodowych ośrodki maszynowe psiadają kombajny najnowszej konstrukcji „Staliniec — 6".

Przy pomocy tych kombajnów w obwodach zawołżańskich, na północnym Kaukazie i Syberii uprzątnięto 80 — 85 proc. zbiorów.

Po raz pierwszy pracowało w r. ub. tysiące zestawów, które jednocześnie kosiły zboże i oczyszczały ścierniska. Zestawy te składają się z kombajnów „Staliniec — 6", maszyny zbierającej słomę, przyczepowej maszyny układającej słomę i maszyny do oczyszczania ściernisk. Prace przy pomocy tych maszyn przeprowadzone zostały na obszarze kilku milionów hektarów.

Po raz pierwszy również zastosowano w ZSRR szybkobieżne grabie ciągnikowe „U-1 i U-2".

Przy uprzątaniu buraka zastosowano kombajn buraczany „SPG-1", który jednocześnie podkopuje i wyrywa korzenie buraka, oczyszcza je z ziemi i obcina nać, układając równocześnie korzenie i nać w oddzielne kopce. Skomplikowanym kombajnem buraczanym kieruje jeden tylko człowiek.

Specjalny kombajn „LK-7" zastosowany został przy uprzątaniu lnu, który międli, czesze i wiąże łodygi lnu w snopki.

Rozszerzono również znacznie użycie maszyn do uprzątania ziemniaków i słonecznika oraz do prac związanych z uprawę i obróbką konopi i innych roślin długo włóknistych.

Przemysł maszynowy ZSRR wyprodukował również całą serię maszyn do prac w gospodarce leśnej, a to: maszyny do sadzenia drzew, siewniki leśne, pługi ciągnikowe do wykopywania sadzonek, pługi z pogłębiaczami, opryskiwacze i rozpylacze do walki ze szkodnikami. W r. ub. przemysł radziecki wyprodukował specjalne siewniki do gniazdkowego siewu słonecznika, kukurydzy, oraz kombinowane siewniki buraczane do równoczesnego wysiewu nasion i nawozów sztucznych.

Na wiosnę ub. r. po raz pierwszy zastosowano w ZSRR na szeroką skalę ciągniki elektryczne. Praca tych ciągników dała doskonałe rezultaty i wykazała wielkie znaczenie ekonomiczne użycia pojazdów o napędzie elektrycznym.

Konstruktorzy radzieccy i pracownicy naukowi oraz przemysł socjalistyczny stale udoskonalają i konstruują nowe maszyny rolnicze, które ułatwiają, a często całkowicie zastępują pracę ręczną kołchoźników.

Mechanizacja ralnictwa radzieckiego, najbardziej nowoczesnego rolnictwa na świecie, odbywa się nadal w szybkim tempie. W oparciu o najbardziej postępową technikę rolnicy radzieccy pomyślnie walczą o obfitość artykułów żywnościowych dla ludności i surowca dla przemysłu. W okresie, gdy anglo-amerykańscy podpalacze świata przeznaczają miliony dolarów na przemysł zbrojeniowy i produkują narzędzia masowej zagłady, naród radziecki, ożywiony twórczym duchem pokojowej pracy, buduje nadal maszyny i narzędzia rolnicze, ulepsza z każdym rokiem swą postępową gospodarkę rolniczą i jej zaplecze techniczne, ukazując ludzkości właściwy i jedynie słuszny kierunek jej rozwoju i szczęśliwą dlań przyszłość — komunizm.

plut. Jan Nowacki

Załadowanie na kolejowy TRANSPORT



Kończą się prace przygotowania do wiosenno - letniego okresu użytkowania. Obecnie musimy skolei pomyśleć o zbliżającym się wymarszu na obóz letni. Już dziś należy rozpocząć ćwiczenia, które dopomogą nam szybko i sprawnie wykonać później powierzone przez dowództwo zadanie.

Drogę na obóz letni nie wszyscy odbędziemy na „własnym chodzie", wielu z nas załaduje swe samochody na transport kolejowy, by przy jego pomocy dotrzeć do celu.

Posłuchajmy zatem obecnie kilku praktycznych porad o sposobach przeprowadzania szkolenia w załadowaniu na transport kolejowy, oraz właściwych pracach załadowczych.

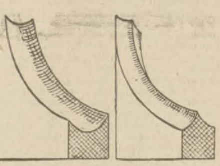
Najprostszym, a zarazem najoszczędniejszym sposobem przeprowadzenia szkolenia w załadowaniu na transport kolejowy jest namalowanie wapnem na wolnym placu rampy kolejowej z uwzględnieniem linii znormalizowanych wagonów.

Posiadając już taką sztuczną rampę rozpoczynamy ćwiczyć wjeżdżanie samochodami na zaznaczone „wagony" i zajmowanie wyznaczonego na nich miejsca. Podczas wjeżdżania musimy zwracać szczególną uwagę, ażeby nie przekroczyć linii szerokości wagonów, w rzeczywistości bowiem skończyłoby to się przykrym koziołkiem i poważnym uszkodzeniem samochodu.

Mając już samochody „zaparkowane" na wagonach przystępujemy do umocowania ich od spodu, oraz z boków w taki sam sposób jakby to miało miejsce w praktyce. Dla każdego z nas jasnym jest bowiem, że dobre umocowanie samochodów, posiada zasadnicze znaczenie dla zabezpieczenia ich przed uszkodzeniem w czasie przewozu.

Samochód umocowujemy na wagonie w następujący sposób:

W pierwszym rzędzie zabezpieczamy go przed ruchami do przodu i do tyłu podkładając ścięte płaszczyzny, specjalnie do tego celu przygotowanych klocków drewnianych, pod bieżniki opon. Klocki przybijamy skolei z drugiej strony do podłogi wagonu. Ścięte klocki stosujemy dlatego, że w czasie transportu nie niszczą one opon zmniejszając siłę ich uderzenia o kant klocka. Ścięte klocki ponadto zapewniają umocowania, powoduje, że nie wypadają one tak łatwo spod kół, jak ma to miejsce przy klockach prostych.



Kliny z wygłębieniem w środku. Pierwszy do kół pojedynczych, drugi do kół podwójnych.

Przed ruchem poprzecznym zabezpieczymy samochód za pomocą klocków prostościennych, przybitych do podłogi gwoździami po obu stronach kół. Dla całkowitego zabezpieczenia samochodu, a szczególnie przed możliwym niebezpiecznym wyskoczeniem z klocków w czasie transportu przywiązujemy go ponadto drutami do przodu, tyłu i boków wagonu.

Umocowanie samochodów osobowych na wagonie kolejowym możemy przeprowadzić w ten sam, lub też inny sposób, który wygląda następująco. Wykonujemy z kantówki ramę drewnianą o długości i szerokości równej rozstawowi kół samochodu, ale musimy pamiętać przytym, by poprzeczne kantówki mocujące przednie i tylne koła były ścięte do profilu opon. Tak wykonaną ramę przybijemy zkolei gwoździami do podłogi wagonu. Dzięki ramie spód samochodu jest już umocowany trwale i mocno.

Obecnie zabezpieczamy samochód przed niespodziewanym wyskoczeniem z ramy, przywiązując podwozie drutem do rogów wagonu.

Przystępując do prawdziwego załadunku musimy pamiętać w pierwszym rzędzie, że kolumna samochodowa ustawiona jest w takiej kolejności pojazdów w jakiej mają być one ładowane na wagony. Musimy zatym pamiętać, że jakakolwiek samowolna zmiana miejsca spowoduje później poważną przeszkodę w załadowaniu.

Załadowanie na prawdziwy transport kolejowy odbywać się może dwoma sposobami.

W razie, gdy transport kolejowy podstawiony jest pod rampę czołową wyjmujemy poprzeczki czołowe wagonów i układamy je obok nich na rampie. Na zderzakach wagonów układamy mostki międzywagonowe, **poczym bardzo wolno i ostrożnie** wjeżdżamy kolejno na tak przygotowany zestaw wagonów.

Jeżeli na stacji kolejowej nie ma rampy czołowej przygotowuje się jeden z ostatnich wagonów do wjazdu bocznego.

W tym celu zdejmujemy boki z wagonu i przygotowujemy boczny pomost załadowczy. Wjazd tego rodzaju na wagon jest niebezpieczny i wymaga dużej ostrożności.

Wjazd winien odbywać się na niskiej przekładni. Nie wolno raptownie dodawać gazu, należy również unikać jakichkolwiek skrętów kołami. Kierowca winien bacznie zwracać uwagę na znaki dawane mu przez kierującego wjazdem na wagony, w przeciwnym bowiem wypadku mając z kabiny samochodu ograniczoną widzialność łatwo może spowodować wypadek.

Po załadowaniu samochodu zkolei przystępujemy do ich zamocowania podkładając pod koła pokazane na rysunku kliny bądź też specjalne ramy, boki nadwozia przymocowujemy zaś dodatkowo drutami do boków wagonów.

Po władowaniu samochodów i ich umocowaniu demontujemy mostki międzywagonowe, mocujemy ściany boczne platform i przykrywamy samochody brezentem. Brezenty naciągamy jak najsilniej tak, by powstał pewien rodzaju dachu, z którego woda deszczowa będzie mogła łatwo spływać.

Specjalna odpowiedzialność ciąży nadto na kierowcach, wyznaczonych do pełnienia dyżurów. Obowiązkiem ich jest sprawdzanie stanu ogumienia oraz baczny dogląd na umocowanie samochodów.

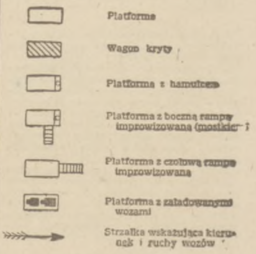
Na zakończenie zabezpieczamy opony przed szkodliwym działaniem słońca, opróżniamy chłodnice (w wypadku przymrozków nocnych)), zdejmujemy zaciski akumulatorów, oraz zaciągamy dźwignię hamulca ręcznego.

Poznaj znaki umowne

Nie ma prawie żadnej czynności w wojsku, która nie łączyłaby się z koniecznością poznania pewnych znaków umownych mających za zadanie ułatwić nam wzajemne porozumiewanie się z sobą.

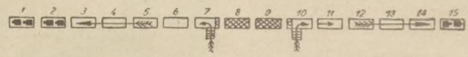
Do takich znaków należą również znaki umowne używane dla potrzeb transportu kolejowego.

Gdy więc już tak dokładnie zapoznajemy się z organizacją i sposobem przeprowadzenia transportu kolejowego nauczmy się również znaków umownych, które pokazuje nam poniższa tabelka.

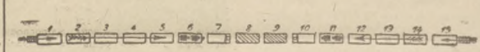


Jak wygląda transport kolejowy

Tytuł ten nie zdziwi chyba nikogo z nas, bo choć może już nie raz widzieliśmy prawdziwy transport, to jednak ten „z widoku powietrznego" i w dodatku narysowany przy pomocy znaków umownych wygląda jednak nieco inaczej.



Transport, w którym platformy ustawione są na obu końcach, wagony zaś kryte w środku.



Rampy improwizowane na początku i na końcu transportu.

Prawdziwym zadaniem umieszczonych szkiców jest zapoznanie kolegów dla przykładu jakie rodzaje transportów kolejowych istnieją oraz jak się to oznacza. Oczywiście rodzaji tych jest więcej z braku miejsca nie możemy jednakże wszystkich ich pokazać.

Transport kołowy paliwa



W drodze na ćwiczenia letnie nie zawsze posługiwać się bedziemy, przy przewozie sprzętu i matriałów, transportem kolejowym, a jednostki, które pójdą „własnym chodem", staną niejednokrotnie przed rozlicznymi trudnościami. Na zamieszczonym zdjęciu widzimy racjonalizatorski sposób przewozu paliwa.
Oto na niskiej przyczepie (łatwość za — i rozladunku) znajdują się trzy potężne beczki z paliwem, a jeszcze większa beczka (ok. 800 l. pojemności) doczepiona do przyczepki toczy się sama dzięki specjalnym obręczom ochronnym.
Sposób ten dajemy pod rozwagę kierowcom naszych ciągników w jednostkach artyleryjskich.

SAMI BUDUJEMY

Załadowanie samochodów sprawnie, szybko bez uszkodzenia jakiejś części tego cennego sprzętu nie jest rzeczą łatwą.

Kierowcy jednostki wojskowej, udającej w ubiegłym roku się na jeden z obozów letnich, dzięki kolegom - racjonalizatorom, trudne to zadanie wykonali niezwykle sprawnie. Chcąc ułatwić kierowcom przejazd koleją, napisali do naszej Redakcji, załączając rysunki wykonanych urządzeń, które dzięki swojej praktyczności znajdą na pewną zastosowanie we wszystkich jednostkach samochodowych.

PODSTAWA TO RAMPA

Nie nadarmo frasował się kierowca samochodu ZIS-5, st. strz. Skrzypak Józef, jak tu wstawić swój samochód na platformę, kiedy ta pieruńska rampa za niska i ani rusz nie wjedziesz. Wjeżdżanie zaś po deskach, jak widział to w czasie jednego z transportów, może być czasami niebezpiezpieczne. Łatwo bowiem o nagłe przekręcenie się deski lub nawet pęknięcie i poważne uszkodzenie gotowe.

St. strz. Skrypak jest do swojego „ZISka", jak go pieszczotliwie nazywa, zbyt przywiązany, aby narażać go na ewentualne uszkodzenie. Wymyślił więc sposób, który zastosowała potem cała jedostka. Wziął 4 leżące nieopodal toru kawałki szyn, o długości około 1,5 m. Oparł je (tak jak na rysunku) jednym końcem na platformę, drugim zaś na rampę. Tę podbudowę przykrył kilkoma podkładami kolejowymi, których leżała w pobliżu cała sterta, po czym mocno je ze sobą powiązał drutem.



Ciężka improwizowana rampa

JEDZIEMY NA PLATFORMACH JAK PO SZOSIE

Kpr. Kalinowski Julian jest w naszej jednostce słynnym wynalazcą „ruchomego" mostku, którego obsługę stanowi 2 kierowców, a który pozwalał nam w czasie ładowania jeździć po platformach kolejowych niemal że tak, jak po asfaltowej szosie.



Mostki międzywagonowe tworzą ogólny pomost, tak że samochody mogą własnym biegiem posuwać się wzdłuż kilku platform.

Pomysł niezwykle prosty (będziecie się na pewno śmiali) ale nikt jakoś dotąd na niego nie wpadł, a oszczędność na czasie przyniósł ogromną.

Całe „urządzenie" składa się z 2 podkładów kolejowych, które kładzie się na zderzakach wagonów, po czym przykrywa się je tyłami platformy (jak pokazuje to rysunek), zasłaniając powstałą pośrodku lukę kawałkami deski.

Urządzenie to dało nam niezwykłą korzyść. Ponieważ rampa załadowcza była stosunkowo bardzo krótka, nie byliśmy zmuszeni do manewrowania pociągiem, ani budowania ramp zastępczych, lecz wozy „własnym chodem" przedostawały się z wagonu na wagon.

Sądzimy Koledzy, że nasze doświadczenie pomoże wam przy transportach Z naszej zaś strony polecamy wypróbować, je praktycznie.

kpt. Z. Wilamowski

ZAŁADOWANIE SPRZĘTU I LUDZI

Niedługi stosunkowo okres dzieli nas już od wymarszu na letnie obozy. Do tej zasadniczej w życiu naszej służby chwili musi przygotować się już dziś każdy kierowca i mechanik wojskowy.

Przygotowaniu do przemarszu na obóz letni musi towarzyszyć nam uświadomienie, że jest to poważne ćwiczenie podstawowego zadania naszej służby w prawdziwych warunkach bojowych.

Do przewozu musimy przygotować się tak jak gdyby w rzeczywistości marsz miał odbywać się w bliskości nieprzyjaciela i jakiekolwiek błędy w jego przygotowaniu oraz przeprowadzeniu mogły spowodować poważne straty a nawet i uniemożliwić wykonanie postanowionego przez dowództwo zadanie.

Przemarsz na letnie obozy będzie bowiem równocześnie wielkim egzaminem dla nas samych, naszych umiejętności pracy w warunkach zbliżonych do bojowych, dla całej służby samochodowej WP. Od naszych umiejętności i sprawności technicznej samochodów zależeć będzie wykonanie przez całą jednostkę zadania terminowego dotarcia na obóz letni oraz zabezpieczenia jej podczas marszu w niezbędne środki zaopatrzenia jak materiały pędne, wyżywienie itp.

Zakres wiadomości jakie każdy z nas musi posiadać by w czasie przemarszu dobrze wywiązać się ze swych obowiązków jest bardzo szeroki. Znać musimy bowiem nie tylko doskonale zasady eksploatacji samochodów w okresie wiosenno-letnim, przeprowadzenie prac konserwacyjnych i naprawczych, lecz również taktykę służby samochodowej oraz służb i broni do których przydzielone są nasze samochody.

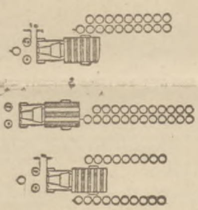
Pomocą w zdobyciu niezbędnych wiadomości będą nam służyć doświadczenia naszych kolegów żołnierzy służby samochodowej Armii Radzieckiej oraz nasze własne jakie uzyskaliśmy podczas zeszłorocznych ćwiczeń.

Z ich pomocą służba nasza jeszcze raz zadokumentuje w czasie przemarszu i podczas samych obozów letnich pełną sprawność motoryzacji wojskowej będącej dziś jednym z podstawowych środków bojowych naszego nowoczesnego wojska.

Jeżeli chodzi o przewóz piechoty, podstawowym obowiązkiem kierowcy jest uwaga na nieprzeciążenie samochodu.

Dalszym naszym obowiązkiem jest pilnowanie bezpieczeństwa przewożonych żołnierzy. Kierowca samochodu nie może dopuścić, aby żołnierze siedzieli w czasie jazdy na błotnikach, stali na stopniach itp. Może to bowiem w czasie jazdy, a szczególnie w terenie łatwo spowodować wypadek zakończony nawet śmiercią.

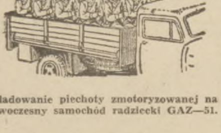
Prawidłowe ładowanie się piechoty oraz zajęcie miejsc na samochodzie pokazują poniższe rysunki.



Ustawienie piechoty do załadowania na samochód: a) przez prawą burtę, b) przez tylną burtę, c) przez prawą i lewą burtę.

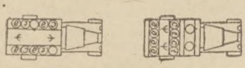
Uzbrojenie piechoty załadowane zostaje na samochody wraz z obsługą. Należy zwrócić uwagę na prawidłowe jego ustawienie i zamocowanie. Sposób pokazują rysunki.

Znacznie więcej trudności przedstawia załadowanie samochodu materiałem wojennym. Mimo, iż samo ładowanie w większości wypadków nie jest obowiązkiem kierowcy, kierowca winien cały czas być obecny w czasie załadowania, pilnować sposobu i szybkości ładowań, zabezpieczenia ładunku przed wstrząsami i przesunięciami w czasie jazdy, równomiernego rozłożenia ciężaru oraz niedopuszczenia do przeciążenia wozu. Na wagę ładunku muszą szczególną uwagę zwracać kierowcy jeżdżący na samochodach niedotartych, bowiem nawet małe przeciążenie samochodu, może spowodować poważne uszkodzenie techniczne.



Załadowanie piechoty zmotoryzowanej na nowoczesny samochód radziecki GAZ—51.

Przewożone ładunki, ulegające zniszczeniu pod wpływem opadów atmosferycznych, lub też wymagające utrzymania tajemnicy wojskowej powinno się zakryć brezentem. Skrzynie z amunicją należy w samochodzie ciasno ułożyć i starannie umocować celem zabezpieczenia przed wypadnięciem, obsunięciem i zderzeniem podczas jazdy. Naboje i pociski artyleryjskie należy bezwzględnie układać w poprzek samochodu.



Rozmieszczenie ciężkich karabinów maszynowych na samochodzie.

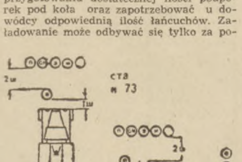
Na samochodzie załadowanym amunicją nie wolno zabierać dodatkowej ilości paliwa umieszczonego zwykle w skrzyni samochodu oraz ludzi poza wyznaczonym konwojem. Na samochodach przeznaczonych do przewożenia materiałów pędnych rury wydechowe powinno się wyprowadzić ku przodowi. Wszystkie pojazdy powinno się wyposażyć w gaśnice i sprzęt saperski. Samochody przeznaczone do przewożenia materiałów pędnych w bańkach należy zaopatrzyć w specjalnie przystosowane do tego przegrody. Samochody przewożące materiały pędne w beczkach nie wymagają żadnych urządzeń, jednak beczki należy bardzo starannie umocować. Jeśli na jednym samochodzie przewozi się materiały pędne różnych gatunków, na każdej beczce winno się umieścić napis określający jej zawartość.

Przed załadowaniem paliwa należy sprawdzić jego ilość w beczce i szczelność zamknięcia. W lecie nie należy napełniać naczynia całkowicie. Beczki na samochodach ustawia się korkami do góry. Podczas załadowania produktów żywnościowych należy przedsięwziąć odpowiednie kroki, celem zabezpieczenia ich przed zniszczeniem, należy również brać pod uwagę ich właściwości szczególne. Np. soli nie należy stawiać obok cukru, herbaty razem z pieprzem i liśćmi bobkowymi, mąki i wyrobów mącznych z mięsem, rybą i świeżymi owocami.



Rozmieszczenie w samochodzie plutonu 82 mm moździerzy.

Ze znacznie większymi trudnościami zetkniemy się przy załadunku dział, małych czołgów — tankietek bądź samochodów rozpoznawczych oraz koni. Przy przewożeniu dział, biedek i wozów taborowych musimy zawczasu pomyśleć o przygotowaniu dostatecznej ilości podpórek pod koła oraz zapotrzebować u dowódcy odpowiednią ilość łańcuchów. Załadowanie może odbywać się tylko za pomocą tzw. appareli, czy wykopów, w które wjeżdżamy tyłem, tak by tylna ścianka nadwozie dotykała ściany wykopu. Na podłodze nadwozia umieszczamy ponadto, w rozstawie równym rozstawowi kół działa, deski wzmacniające.



Ustawienie do ładowania i rozmieszczenia na samochodzie i na biedce drużyny moździerzy.

Działo ładujemy lufą w przód, tak by koła wparły się na podpórkach, poczym mocujemy je łańcuchami. Po załadowaniu działa wciąga się z kolei przodek. Szczególną uwagę należy zwrócić na umocowanie działa. Przy jeździe pod górę lub większych nierównościach terenowych, rozluźnienie łańcuchów grozi katastrofą.



Konie przewozimy pod opieką żołnierza. Są one zwrócone łbami w kierunku jazdy.

Załadowanie wozów i biedek dokonuje się w ten sam sposób z tym jedynie, że zamiast desek wzmacniających podkłada się kliny.

Przy ładowaniu koni wprowadzamy najpierw konie spokojne. Najlepiej jest ustawiać razem konie przyzwyczajone do siebie. Koniom płochliwym należy przed załadowaniem zarzucić na łeb worek lub płaszcz i dopiero wówczas je wprowadzać. Przy ładowaniu nocnym konie boją się wchodzić do ciemnego wnętrza. Należy zatem wnętrze oświetlić latarnią, uważając jednocześnie na konieczność zaciemnienia. W tym celu musimy zwrócić uwagę na szczególne umocowanie brezentu po bokach. Przy wyładunku pierwsze konie wyprowadzamy tyłem, następne zaś o ile są płochliwe, możemy wyprowadzać po uprzednim obróceniu w prawo lub lewo przodem.

MECHANIK DRUŻYNY DOPOMAGA KIEROWCY W MARSZU

Obowiązki mechanika drużyny nabierają specjalnego znaczenia przed, w czasie i po marszu jego drużyny. Obowiązkowy mechanik drużyny powinien przed wyruszeniem jednostki sprawdzić gotowość marszową wszystkich samochodów, sprawdzić ilość benzyny i smarów w drużynie tak, ażeby nie powstały braki w czasie marszu. W związku z obydwu czynnościami, mechanik drużyny musi znać doskonale zadanie, jakie jego drużyna ma wykonać. Po zakończeniu obu czynności mechanik składa meldunek dowódcy plutonu (rzutu lub kolumny) o gotowości technicznej swojej drużyny.

W czasie trwania marszu mechanik znajduje się na ostatnim wozie swej drużyny. Podczas postoju, lub też w wypadku uszkodzenia jednego z samochodów drużyny, mechanik okazuje pomoc. Jeżeli zachodzi konieczność pozostania przy uszkodzonym w czasie marszu samochodzie, mechanik zatrzymuje pierwszy samochód w następnej drużynie i melduje znajdującemu się w nim dowódcy drużyny o swym pozostaniu, Dowódca drużyny przekazuje z kolei meldunek mechanika dowódcy plutonu.

Po wykonaniu przez drużynę przemarszu mechanik melduje dowódcy plutonu o wypadkach zaszłych w czasie jazdy, stanie samochodów i ewentualnych uszkodzeniach. Równocześnie mechanik podaje dowódcy plutonu termin, w którym niesprawne samochody będą doprowadzone do porządku. Następnie mechanik dopilnowuje i pomaga kierowcom w przeprowadzeniu obowiązkowego po przemarszu, przeglądu konserwacyjnego samochodów i w dokonaniu ewentualnych napraw.



OBOWIĄZKI KIEROWCY W MARSZU

Z chwilą rozpoczęcia marszu odpowiedzialność i ciążące na nas obowiązki w porównaniu do tych, jakie posiadaliśmy np. w czasie załadowania kilkakrotnie wzrastają.

Jazda w kolumnie wymaga bowiem nie tylko doskonałej umiejętności prowadzenia samochodu, lecz także stałej uwagi na sygnały dowódców, posterunków regulacji ruchu, sygnały podawane przez jadący przed nami samochód oraz zachowania dyscypliny marszu (szybkość, odległość).

W marszu nie wolno nam wyprzedzać jadących z przodu samochodów, natomiast należy zawsze dawać możność wyprzedzania własnego samochodu wozom specjalnym i samochodom dowódców.

W wypadku uszkodzenia samochodu podajemy sygnał „wypadek" i zjeżdżamy celem nie blokowania drogi maszerującej kolumny na prawą stronę po usunięciu zaś niedomagania kontynujemy dalej marsz.

Na postoju rozpoczynamy natychmiast po zatrzymaniu się przegląd techniczny samochodu wykonując następujące czynności:

a) sprawdzenie poziomu oleju w misce olejowej silnika, ilość paliwa w zbiorniku i wody w chłodnicy; należy wziąć pod uwagę odległość do następnego odpoczynku i obliczyć, czy ilości te umożliwiają przebycie tej odległości bez zatrzymania się; znaczne obniżenie poziomu oleju, paliwa, lub wody w stosunku do stanu przy wyjeździe wskazują na możliwość wycieku;

b) upewnienie się, że olej, paliwo i płyny (chłodzący, hamulcowy i amortyzatorowy) nie wyciekają; w tym celu należy szczegółowo obejrzeć zewnętrzną powierzchnię obudowy zasadniczych zespołów i nawierzchnię drogi pod samochodem; świeże plamy i kałuże, wskaże miejsce wycieku;

c) sprawdzenie przez dotknięcie ręką stopnia nagrzewania się piast kół, bębnów hamulcowych, obudowy mostów napędowych, skrzynki przekładniowej i rozdzielczej; przy normalnym nagrzaniu się przedmioty te nie będą parzyć ręki;

d) sprawdzenie całości i umocowania resorów i amortyzatorów; poprzeczne prześwity między piórami resorów oraz występujące na bok pióra będą wskazywać na połamanie niektórych piór lub sworznia resorowego, kierowca z odległości kilku kroków sprawdza, czy nie ma przekrzywienia skrzynki ładunkowej na jedną stronę, co może wskazywać na złamanie resoru;

e) sprawdzenie stanu drążków kierowniczych i ich połączeń;

f) sprawdzenie czy pomiędzy tarcze kół tylnych i wałów kardanowych nie dostały się kamienie, wplątały się gałęzie, drut itp.;

g) sprawdzenie czy są wszystkie nakrętki kół i jaki jest stan opon; sprawdzenie w oponach, które widocznie „siadły", ciśnienia powietrza; w razie potrzeby dopompować, względnie wymienić;

h) obejrzeć zapory skrzynki ładunkowej, trwałość ułożenia i umocowania ładunku.

Wyniki przeglądu technicznego kierowca niezwłocznie melduje dowódcy kolumny.

ANDRZEJ ŻYMIRSKI

REGULACJA UKŁADU KIEROWNICZEGO

Zbliżający się okres letni przyniesie z sobą wzrost przeciętnej szybkości jazdy, ze względu na suchą i wolną od lodu i śniegu nawierzchnię. Równocześnie spowoduje to nieznaczny wzrost zużycia ogumienia oraz zmniejszenia współczynnika bezpieczeństwa jazdy. Obydwa te punkty mogą ulec jednak gwałtownej zmianie tzn. ogumienie będzie bardzo szybko ulegać zużyciu (szczególnie na przednich kołach) a stopień bezpieczeństwa zmaleje gwałtownie, jeżeli układ kierowniczy nie będzie w należytym stanie technicznym. Dlatego też zajmijmy się w porę jego zbadaniem i regulacją.

Zacinanie się lub nadmierny luz kierownicy, zbieżność lub rozbieżność kół są pierwszymi wskazówkami niedomagania układu kierowniczego. Wywołane zostały one wskutek zużycia mechanizmu kierowniczego, sworzni kulistych drążków kierowniczych, ramienia kierowniczego oraz łożysk lub tulei mechanizmu zwrotniczego. Podstawowe warunki eksploatacyjne jakim powinien odpowiadać układ kierowniczy, można ująć w następujących punktach. Sprawny układ kierowniczy powinien:

1. gwarantować lekkość i szybkość wykonywania skrętów bez zacięć lub zwiększającego się oporu,

2. zapewniać zdolność powrotu kierownicy do położenia środkowego,

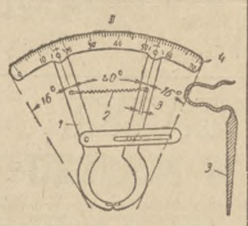
3. nie dopuszczać do przekazywania wstrząsów na koło kierownicy przy jeździe po złej nawierzchni,

4. zapewniać możność utrzymywania prostego kierunku jazdy bez wysiłku ze strony kierowcy,

5. posiadać martwy luz w kierownicy nie większy niż 1/10 pełnego obrotu koła kierownicy (36°),

6. Luz ten przy mechaniźmie kierownicy składającej się z globoidalnego ślimaka i podwójnej rolki winien w środkowym położeniu być nie większy niż 8°. Natomiast w położeniu całkowicie skręconym do 30°.

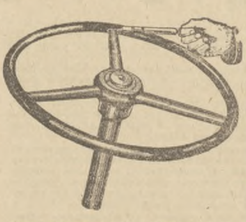
Badanie stanu układu kierowniczego polega na zmierzeniu luzu kierownicy przy pomocy przyrządu pokazanego na rys. 1. Przyrząd ten umocowuje się na kolumnie kierownicy tuż pod kołem sterowym przy pomocy półokrągłych uchwytów (1) i sprężyny ściągającej (2). Równocześnie na jednej z poprzeczek koła kierownicy umieszcza się wskazówkę (3). Celem zmierzenia wielkości luzu kątowego kierownicy należy obrócić koło sterowe w prawo lub w lewo do oporu i podziałkę przyrządu ustawić tak, by zero znalazło się naprzeciwko wskazówki. Następnie należy obrócić kierownicę w stronę przeciwną aż do oporu, a wskazówka przesuwając się razem z kierownicą wskaże na podziałce (4) wielkość luzu w stopniach.



Rys. 1. Przyrząd do badania luzu koła kierownicy (dynamometr).

Regulacja układu kierowniczego polega na kasowaniu luzów podłużnych wałka ramienia kierownicy i ślimaka, wywołanych skutkiem zużycia mechanizmu kierowniczego. Równocześnie należy sprawdzić stan połączeń sworzni kulowych z drążkiem poprzecznym i po ich wyregulowaniu przystąpić do prawidłowego ustawienia zazębienia ślimaka z ślimacznicą lub rolką. Podłużny luz wałka ramienia kierownicy sprawdza się przy pomocy poruszania ręką ramienia wzdłuż wałka, po uprzednim rozłączeniu go z drążkiem podłużnym. Skasowanie luzu i regulacja zależna jest od konstrukcji mechanizmu kierowniczego. Przeważnie jednak polega na zluźnieniu nakrętki kontrującej i dokręceniu śruby oporowej umieszczonej w obudowie mechanizmu kierownicy na przedłużeniu osi wałka, lub też na zmianie ilości podkładek pod pokrywą korpusu przyciskającą palec stożkowy do ślimaka. Luz podłużny wału kierownicy (kolumny) sprawdza się przez poruszenie kierownicą od i do siebie. Kasowanie tego luzu polega w większości wypadków na zmianie ilości podkładek pod pokrywą łożyska oporowego ślimaka lub też jest do wykonania przy pomocy specjalnej nakrętki regulacyjnej przesuwającej łożysko ślimaka.

Wszystkie luzy w układzie kierowniczym winno się regulować przy kołach uniesionych do góry.



Rys. 2. Badanie regulacji układu kierowniczego za pomocą dynamometru.

Po zakończeniu regulacji układu kierowniczego, należy po odłączeniu drążka podłużnego, sprawdzić dynamometrem wielkość siły potrzebnej do obrócenia koła kierownicy. Siła ta powinna wahać się w granicach 1,5 do 1 kg. w momencie przekraczania położenia środkowego.

Uwzględniający specjalne znaczenie układu kierowniczego dla bezpieczeństwa użytkowników dróg należy po zakończeniu regulacji zbadać dokładnie stan wszelkich złącz, nakrętek i sworzni ze specjalnym zbadaniem:

a. umocowania obudowy mechanizmu kierowniczego do ramy,

b. osadzenia ramienia kierowniczego na wałku,

c. połączeń drążka poprzecznego i podłużnego,

d. dociągnięcia śrub lub nakrętek mocujących wąsy kierownicze do zwrotnic.

WALCZYMY z wypadkami

Doskonale wiemy, że każdy wypadek samochodowy przynosi ogromną stratę tak państwu, jak i samemu kierowcy. Przy wypadku, zniszczeniu ulega cenny sprzęt samochodowy jak i cenniejsze ponad wszystko życie ludzkie. Musimy wypowiedzieć ostrą i bezwzględną walkę wypadkom samochodowym. Kto ma walczyć i w jaki sposób — to wiemy doskonale. Tą walkę musimy prowadzić my — samochodziarze. Niechaj poniżej opisany wypadek będzie przestrogą dla licznych kierowców, którzy lekceważą zarówno przepisy drogowe ale i ostrzeżenia doświadczonych kolegów.

Kilka tygodni temu około godz. 22-ej jechała szosą drugiej klasy Skoda 1101, którą wracali z podróży służbowej urzędnicy jednej z warszawskich instytucji. Towarzystwo było wesołe, nastrój udzielał się też młodemu kierowcy, prowadzącemu maszynę z szybkością około 85 km/godz. Nie zmieniając tempa Skoda przeleciała przez uśpione miasteczko i wypadłszy na prostą zwiększyła szybkość do 90 km./godz. „Odważny" kierowca brawurowo mijał chłopskie furmanki zdążające na dzień targowy do Warszawy. Nie zważywszy na wielką szybkość niejednokrotnie wciskał się „na siłę" między przydrożne drzewa, a jadących z prawej strony wieśniaków. Zaczął mżyć mały deszczyk, który jak wiecie jest największym wrogiem samochodziarzy. Na jezdni zrobiła się lekka „mazia". Nasza Skoda sunęła nadal nie zważając na to, iż w każdej chwili może wpaść w poślizg i wylądować na jednym z przydrożnych drzew. Minęła znak ostrzegawczy „Z" i niemal na dwóch kółkach nie zwalniając, wzięła łagodny zakręt w lewo. Lecz drugi zakręt, do którego zbliżyła się z szybkością 85 km/godz. był znacznie trudniejszy. Gorzej, — na środku zakrętu wyrosła niespodziewanie jadąca z przeciwnej strony furmanka jednokonna która chcąc sobie skrócić łuk zakrętu ostro ścinała go wjeżdżając na prawą stronę Skody. Wypadki następowały po sobie błyskawicznie. Kierowca Skody widząc furmankę nacisnął gwałtownie na hamulce. Maszyna gwałtownie zarzuciła, uderzając lewym bokiem o furmankę. Spłoszony koń, stanął dęba i to uratowało go od niechybnej śmierci, gdyż uniknął uderzenia nadwozia. Wóz wieśniaka oczywiście w drzazgach. Dawna lśniąca Skoda wyglądała okropnie. Całą siłą swego korpusu wbita była w furmankę. Błotniki, chłodnica, reflektory i szyby wszystko doszczętnie rozbite. Całe nadwozie pogięte i porysowane. Wypadków wśród pasażerów samochodu, szczęśliwie nie było, natomiast biedny wieśniak z połamanymi kończynami powędrował natychmiast do szpitala.

Tak więc w czasie ostatnich kilku sekund nieodpowiedzialnej jazdy stracił zdrowie i część swego dobytku wieśniak, samochód zaś uległ poważnemu uszkodzeniu, którego naprawa wymagać będzie kilkutygodniowego przymusowego postoju w warsztacie, oraz związanych z tym poważnych kosztów, kierowca natomiast odpowie za przestępczą jazdę sądownie.

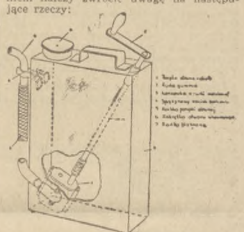
J. K.

Kpt. Z. Węglarz

PROSTE i ŁATWE A PRAKTYCZNE i NIEZAWODNE

Jak wiele jest sposobów usprawnienia sobie pracy, to doskonale wiedzą wszyscy doświadczeni „praktycy". Wielu z nas miało zapewne kłopoty, przy wlewaniu oleju i uzupełnianiu smarów. Straty materiałów pędnych powstałe na skutek braku odpowiedniego naczynia do uzupełnienia oleju i smarów, są zawsze dość znaczne.

Istnieje przyrząd, który rozwiązuje tą kłopotliwą dotychczas sprawę. Jest on prosty w budowie i w użyciu, służy do wygodnego i szybkiego napełnienia względnie uzupełnienia smaru. Przyrząd ten składa się z bańki blaszanej dowolnego kształtu (7) o pojemności 5 — 20 litrów zaopatrzonej w pompkę zębatą (1), którą można wziąć ze starego silnika, wprawianą w ruch, za pomocą korbki (5). Pompka jest przymocowana do ścianki naczynia nieruchomo w ten sposób, aby otwór, którym pompka tłoczy oliwę wychodził na zewnątrz. Na rurkę metalową przymocowaną do otworu wylotowego pompki nałożona jest rurka gumowa — olejoodporna (2) o długości 1 — 1,5 m. z końcówką metalową. Końcówkę tą po użyciu przyrządu wkłada się w zacisk (4) aby nie wyciekał smar pozostały w gumowym przewodzie. Sposób wykonania przyrządu zależny jest od rodzaju posiadanej pompki i bańki. Przed wykonywaniem należy zwrócić uwagę na następujące rzeczy:



1 — Pompka oliwna zębata, 2 — Rurka gumowa, 3 — Końcówka z rurki metalowej, 4 — Sprężynowy zacisk końcówki, 5 — Korbka pompki oliwnej, 6 — Zakrętka otworu wlewowego, 7 — Bańka blaszana.

Otwór, którym smar wchodzi do pompki trzeba powiększyć możliwie jak najbardziej, gdyż siła ssąca pompki jest o wiele mniejsza od siły tłoczącej. Następnie pompkę umieścić należy w najniższym punkcie naczynia tak, aby zawsze była zanurzona w smarze. Konieczne jest wywiercenie w zakrętce otworu wlewowego, otworu dla dostępu powietrza. Do budowy należy użyć pompki o możliwie jak największych zębach.

Jedną z zalet tego prostego urządzenia to możność wygodniejszego napełniania zespołów, gdyż łatwiej jest nalać gęsty płyn do przyrządu, niż wlewać go bezpośrednio do trudno dostępnych zespołów samochodu.

Używanie tego „samo-smarowacza" wyklucza oblanie i zanieczyszczenie innych zespołów samochodu, tym samym zmniejsza rozchód drogocennej oliwy, oraz zmniejsza czas napełnienia, gdyż pompka tłoczy nawet gęstą nierozgrzaną oliwę lub smar.

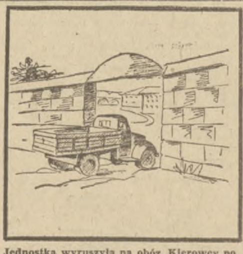
Jak widzicie to proste urządzenie może zbudować sobie każdy z Was, usprawniając tym samym swoją pracę przy konserwacji samochodu.



W pracach nad przygotowaniem do wiosenno-letniej eksploatacji wyróżniał się Franek swą sumiennością. Specjalną uwagę zwrócił na układ kierowniczy.



Janek poprzestał na pobieżnym przeglądzie technicznym wozu. Z rozmarzeniem oczekiwał wyjazdu na obóz letni, na którym spodziewał się prawdziwego wypoczynku.



Jednostka wyruszyła na obóz. Kierowcy po dobrym przygotowaniu sprzętu byli pewni, że postawione im zadania wykonają z żołnierskim honorem. Tylko Janka dręczyło sumienie.



Ale nie długo. Już po kilkudziesięciu km. poczuł „dziwny" luz w kierownicy, a na zakręcie wpadł na drzewo. Teraz czeka go kara za zaniedbanie swych obowiązków i spowodowanie wypadku.

sierż. Karol Maroszek

PRZYGOTUJ narzędzia przed wiosną



Kiedy dzień się robi dłuższy i ciepłe słonko zachęca nas do przebywania na świeżym powietrzu praca samochodziarzy - kierowców i mechaników, staje się coraz przyjemniejsza. To też wielu z nas opuściło już hale warsztatowe i garażowe i swoje prace, gdy tylko to jest możliwe, wykonuje na dworzu.

Nie ma już mrozu i śniegu. Teraz bez obawy można położyć się na ziemi, a po wzięciu klucza do ręki nie przymarznie ci doń skóra. W zimie nawet zmiana koła była przykrym zajęciem — obecnie wiele prac przy samochodzie wykonujemy na powietrzu.

Taki obrót sprawy witają z zadowoleniem żołnierze - kierowcy. To oni przede wszystkim będą mieli okazję do pracy w polu i w drodze, gdy w okresie letnich ćwiczeń trzeba będzie przeprowadzić doraźnie jakieś zabiegi konserwacyjne lub naprawy przy pojeździe. Warsztat naprawczy oddziału będzie wtedy daleko. Całym warsztatem od którego uzależnia się przeprowadzenie pracy, będzie skrzynka narzędziowa z jej, tak cenną wówczas, zawartością: narzędziami, materiałami jednorazowego użytku i częściami zapasowymi.

Z tego właśnie powodu powinniśmy w chwili, gdy przygotowujemy nasze pojazdy do wiosenno - letniej eksploatacji, dobrze przejrzeć, ukompletować i zabezpieczyć przed zniszczeniem nasze wyposażenie techniczne.

DOBRY KLUCZ — TO PRAWA RĘKA KIEROWCY

Rozpoczynamy od dokładnego przeglądu wszystkich kluczy płaskich i nasadowych. Ilość ich winna być zgodna z tym co podaje zestaw narzędzi dla danego typu pojazdu. Stan ich natomiast oceniamy przykładając każdy klucz do nakrętki tej samej co klucz wielkości. Gdy zauważymy jakiś luz to znaczy, że klucz jest rozkalibrowany i praca nim może tylko uszkodzić nakrętki przy samochodzie.

Przy badaniu kluczy interesują nas najbardziej te, którymi stale będziemy się posługiwać. Są to przede wszystkim „14", „18", klucze do nakrętek kół, klucz do świec, a często „12" i „16". Muszą one być bez zarzutu — zwłaszcza „14", których aż dwie powinien posiadać każdy kierowca przy swym samochodzie.

Praca gładkim i lśniącym kluczem wydaje się łatwiejsza. Osiągnięcie jednak właściwego wyglądu klucza czy innego narzędzia naszej pracy wymaga od kierowcy ustawicznej troski. Tak jak konserwujemy samochód — konserwować musimy również jego wyposażenie. W tym celu przestrzegamy:

— dokładnego wytarcia narzędzi po użyciu,

— trwałego opakowania ich, aby nie obijały się luźno w skrzynce narzędziowej,

— ochrony przed wilgocią, smarując je b. cienką warstwą towotu.

WŁAŚCIWE PRZECHOWANIE NARZĘDZI ZABEZPIECZA ICH STAN

Zawijając narzędzia w pokrowiec czy poprostu w przeznaczone do tego płótno pamiętajmy, aby składać je zawsze poczynając od najcięższych kolejno do najmniejszych i najdelikatniejszych narzędzi. Umieszczenie bowiem — nawet w pokrowcu, obok siebie — np. bardzo ciężkiego klucza przy delikatnym śrubokręcie spowodować może, przez wstrząsy w samochodzie, uszkodzenie narzędzia lżejszego.

Pakując klucze dołączamy do nich pozostałe narzędzia podręczne jak: szczypce uniwersalne, młotek, szczotkę drucianą, pędzelek odporny na benzynę i smary, łyżki do opon, śrubokręt — sprawdzając oczywiście pełną wartość użytkową tych przedmiotów.

Osobna uwaga należy się ręcznej pompce powietrznej, z wężykiem i końcówką. Sprawne jej działanie uwalnia szybciej kierowcę od przykrego, przymusowego postoju przy przebiciu dętki. Tłoczek pompki składający się najczęściej z kilku warstw skóry musi dokładnie przylegać, aby każdy ruch kierowcy był w pełni wykorzystany. Sprawne przejście tłoczonego powietrza do dętki zapewni nam wężyk gumowy i końcówka typu samochodowego. Najmniejsza szczelina powoduje, że cały wysiłek pompującego idzie na marne. Również spadająca końcówka sprawia nie mało udręki kierowcom.

Dlatego polecamy najpraktyczniejsze końcówki ze specjalnym zaciskiem, który należy dobrze wypróbować wraz z całą pompką i wężykiem. Robimy to nie wtedy, gdy stoimy na drodze i pilna jazda została przerwana „złapaniem gwoździa", lecz gdy wolna chwila zezwala na dokładne dopasowanie i sprawdzenie wszystkich części pompki.

CZĘŚCI ZAPASOWE.

Oprócz wyposażenia służącego do pracy kierowca samochodu otrzymuje szereg części zapasowych, dających się łatwo wymienić i należących do zestawów poszczególnych typów pojazdów.

Ukompletowanie wszystkich części zapasowych ma szczególne znaczenie przed okresem częstych i długich wyjazdów w teren. Jednocześnie sprawdzenie jeszcze w jednostce przydatności wszystkich tych części zabezpieczy nas przed ewentualnością przerwania jazdy i czekania na pomoc przezorniejszego kolegi.

A oto spis tych podstawowych części, które posiadać winien — oczywiście też w odpowiednim opakowaniu — każdy wzorowy kierowca:

młoteczek przerywacza, kowadełko przerywacza, kondensator, świece z podkładkami, żarówki zapasowe, pas wentylatora, czapeczki i wentylki, a wreszcie koło i dętki zapasowe.

MATERIAŁ JEDNORAZOWEGO UŻYTKU.

Jest jeszcze trzeci dział wyposażenia technicznego samochodu. W dziale tym mamy wszystkie materiały powierzone kierowcy do jednorazowego użycia. Wzorowy kierowca używa ich oszczędnie, lecz zawsze w wypadku koniecznego zabiegu konserwacyjnego, czy celem dokonania jakiejś naprawy.

Stałe uzupełnianie tych materiałów, zwłaszcza w okresie częstych i dłuższych wyjazdów, jest niezbędne.

Przyjmując je wzorowy kierowca sprawdza przydatność i wartość otrzymanych przedmiotów i materiałów. Spóźnione zażalenie (na przykład w drodze, gdy się okaże, że łatki są wilgotne) nie usprawiedliwią kierowcy z opóźnienia w wykonaniu swego zadania. Otrzymane materiały należy również odpowiednio przechowywać. Mając na nie oddzielną skrzynkę i używając trwałego opakowania — np.: do talku pudełka blaszanego— nie zmarnujemy naszych materiałów.

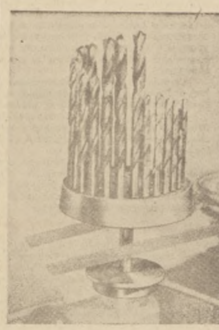
Pamiętajmy więc o stałym posiadaniu następujących rzeczy: taśmy izolacyjnej, łatek do klejenia i wulkanizowania dętek, talku do przesypywania opon przy wkładaniu dętki, zaworków do dętek, kilku metrów przewodu elektrycznego średn. 1,5 m/m, bezpieczników porcelanowych topikowych 5 Amp, ścierniwa na płótnie i czyściwa bawełnianego (końcy) do wycierania silnika, narzędzi, rąk itd.

Mechanikom ku uwadze

UŁATWIENIA DLA WARSZTATU

Wielu z nas pracując w warsztacie mechanicznym wprowadziło napewno niejedno drobne udogodnienie, ułatwiające odnalezienie narzędzi znacznie szybciej, dzięki zastosowaniu tablic narzędziowych, lub specjalnych uchwytów do długich przedmiotów, takich jak pilniki albo śrubokręty.

My spieszymy Wam z pomocą i podajemy projekt zastąpienia pudełka na wiertła okrągłym stojakiem, przymocowanym wprost na wiertarce. Wytoczony z aluminium stojak o kształcie kołowym, nawiercamy prostopadle, przy krawędzi zewnętrznej, kolejnymi rozmiarami wierteł.



Po umocowaniu na ramieniu wiertarki uzyskujemy bardzo przejrzysty i łatwo dostępny uchwyt dla dość znacznej ilości wierteł. Bardziej doskonałe rozwiązanie może polegać na tym, że cały stojak daje się obracać, co ułatwia szukanie danego wiertła, oraz że na obwodzie uchwytu pod odpowiadającymi otworami wybite są numeratorem średnice wierteł.



DBAJ o BEZPIECZEŃSTWO PRACY w garażu

Wśród wielu niebezpieczeństw na które jesteśmy narażeni w czasie pracy w garażu na pierwszym miejscu musimy postawić zdolność materiałów pędnych do wybuchu, oraz niebezpieczeństwo zatrucia gazami spalinowymi. Wiemy dobrze, że benzyna jest jednym z najłatwiej palnych i najłatwiej wybuchowych materiałów, i że mieszanina zawierająca 2 — 5% pary benzyny i 95 — 98% powietrza spala się w sposób nagły w formie wybuchu przy zetknięciu się z płomieniem lub nawet iskrą.

Bardzo groźne dla życia ludzkiego są także gazy spalinowe wydobywające się z rury wydechowej, ponieważ wdychanie ich przez pewien czas powoduje ciężkie zatrucie organizmu a nawet śmierć. Trzeba zaznaczyć, że niebezpieczeństwo to zagraża nie tylko w garażu, lecz nawet na wolnym powietrzu.

W artykule niniejszym pragnę podać zalecenia i wskazówki, jakie należy zachować środki ostrożności, by uniknąć wymienionych i innych niebezpieczeństw zagrażających zdrowiu i życiu ludzkiemu.

Jak już wspomniałem, garaże z uwagi na obecność benzyny są pomieszczeniami zagrożonymi wybuchem i pożarem. Z tego też powodu nie wolno nam wchodzić do nich z otwartym płomieniem lub światłem, ani ich w ten sposób oświetlać lub ogrzewać. Palenie tytoniu w garażach jest wzbronione. Chcąc spalić papierosa, lepiej jest przerwać na kilka minut pracę i wyjść przed garaż, a nie palić go wewnątrz, narażając siebie, kolegów oraz drogocenny sprzęt na ewentualne wypadki. Zakazy palenia ognia winny wisieć w formie napisów zarówno przy wejściu jak i na zewnątrz pomieszczenia garażowego. Jeśli garaż oświetlony jest elektrycznością instalacja musi być przeprowadzona w myśl obowiązujących przepisów przeciw-pożarowych.

Celem umożliwienia szybkiego wyjścia z każdego miejsca garażu na wypadek pożaru należy przy wstawianiu samochody tak rozmieścić, aby między nimi było wolne przejście pozwalające na swobodne poruszanie się.

PRZEWIETRZANIE GARAŻY

Musimy dążyć by garaże były stale i dobrze przewietrzane co spowoduje odpływ oparów benzynowych. Garaże położone w przyziemiu mają przeważnie wentylację naturalną za pomocą otworów w ścianach bezpośrednio nad podłogą dla odprowadzania par benzyny i w suficie dla gazów spalinowych. Naszym obowiązkiem winno być częste sprawdzanie, czy otwory te przypadkowo nie są zamknięte, lub czy w otworach nie leżą niepotrzebne rzeczy, jak szmaty, pudełka itp. utrudniające przelotność powietrza.

OŚWIETLENIE GARAŻY

Garaże są budowane w ten sposób by na dzień wystarczyło światło naturalne. Przy pracy wieczorem jako sztuczne oświetlenie dopuszczalne jest tylko światło elektryczne. Trzeba jednak zwracać uwagę by instalacja oświetleniowa była gazoszczelna.

Musimy zwracać uwagę, by wszelkie urządzenia, które mogą spowodować iskrzenie, były umieszczane na zewnątrz garażu, w razie konieczności umieszczenia ich w garażu muszą one być gazoszczelnie obudowane. Można oświetlać garaż za pomocą otwartego płomienia z zewnątrz przez okno, lecz przed tym należy zwrócić uwagę, by okna były szczelne i nie urządzone do otwierania. Wszelkie wyłączniki i bezpieczniki instalacji elektrycznej oraz gniazdka na wtyczki powinny znajdować się na zewnątrz garażu. Jeżeli w garażu znajdują się ruchome przewody instalacji elektrycznej należy je tak zakładać,aby uszkodzenie ich przez pojazdy lub przechodzące osoby itp. było niemożliwe, oraz tak, aby nie były powodem potknięcia się osób. Trzeba zwracać uwagę, by nie były poskręcane. Przewód z izolacją uszkodzoną, lub tylko nadwyrężoną należy natychmiast wymienić na nowy lub naprawić (naprawiać winni fachowcy).

BEZPIECZEŃSTWO PRZECIWPOŻAROWE

Rozpoczynając rano pracę należy rzucić okiem czy gaśnica jest na swoim miejscu i czy w razie powstania pożaru nie byłby odcięty dostęp do niej. Niezależnie od tego trzeba zwrócić uwagę, czy znajduje się piasek w skrzyni i czy łopata jest na swoim miejscu. Zwracam uwagę, że benzyny palącej się w naczyniu nie wolno gasić piaskiem, gdyż to może spowodować rozlanie się jej i rozszerzenie się ognia. Należy ją gasić gaśnicą, lub przez szczelne przykrycie naczynia.

Zachowując powyższe wskazania możemy być pewni, że nie narazimy siebie na utratę zdrowia, a skarb państwa na straty.

Prawidłowe lakierowanie obręczy

Widzieliśmy różne, napozór nieistotne, błędy w pracy mechaników, elektrotechników, czy wulkanizatorów.

Błędy te polegały nie tyle na metodach pracy, pochłaniających nadmierną ilość czasu, ile na sposobie nieracjonalnej i nie uproszczonej organizacji wykonywanej pracy.

Parę razy widzieliśmy lakierników podczas malowania elementów samochodu. Nawet jako przygodni obserwatorzy nie wpadliśmy ani za pierwszym, ani za drugim razem na to, że pracę malowania natryskowego kół można tak usprawnić, jak to widzimy na rysunku.

Od tego momentu nie zauważy napewno nikt, aby lakiernik, w niewygodnej pozycji nadmiernie schylony natryskiwał leżącą na ziemi obręcz, obracał ją rękami, nie mogąc położyć na pomalowanej już stronie, opierał o przypadkowe „podpórki" jak stół, drzwi i t. p.



КРАСНАЯ ЗВЕЗДА КРАСНАЯ ЗВЕЗДА КРАСНАЯ ЗВЕЗДА

„Pogłębić techniczną wiedzę kierowców"

Centralny organ Radzieckich Sił Zbrojnych dziennik „Krasnaja Zwiezda" żywo interesuje się sprawami służby samochodowej. Na łamach tego przodującego pisma wojskowego często ukazują się artykuły dające żołnierzom-kierowcom, mechanikom i oficerom służby samochodowej Radzieckich Sił Zbrojnych cenne rady i wytyczne do dalszej pracy dla podniesienia gotowości bojowej niezwyciężonej Armii Radzieckiej.

Służba samochodowa naszego wojska szkoli się na najdoskonalszych w świecie wzorach radzieckich. Doświadczenia radzieckich żołnierzy służby samochodowej są dla nas niezwykle cenną niezastąpioną pomocą w codziennej pracy dla podniesienia sprawności technicznej naszego parku samochodowego, osiągnięcia lepszych wyników w szkoleniu politycznym, fachowym i wojskowym.

Czytanie i głębokie studiowanie przodującej wojskowej prasy radzieckiej jest najlepszą formą samokształcenia żołnierza naszej służby i źródłem bezcennych wskazówek dla pracy w służbie Ludowej Ojczyzny.

Chcąc kolegom ułatwić zapoznanie się z artykułami wojskowej prasy radzieckiej zamieszczamy poniżej przedruk artykułu wstępnego z dziennika „Krasnaja Zwiezda" pod tytułem „Pogłębić techniczną wiedzę kierowców pojazdów mechanicznych".

Przestudiowanie go udostępni nam przodujące metody szkolenia i samokształcenia żołnierzy radzieckich, dopomoże każdemu z nas jeszcze lepiej i z lepszymi rezultatami przyczynić się do wielkiej walki o podniesienie wyszkolenia politycznego, wojskowego i fachowego na wyższy poziom, jaką obecnie prowadzi nasza służba.

Zawdzięczając trosce Radzieckiego Narodu, Partii Bolszewickiej i Rządu radzieckiego armia nasza posiada bogaty park samochodowy. Troskliwie ochraniać i rozumnie posługiwać się nim w celu bojowego doskonalenia wojska — jest jednym z najważniejszych zadań nie tylko kadr służby samochodowej lecz również i dowódców, aparatu politycznego członków partii i organizacji komsomolskich wszystkich rodzai broni.

Kierowcy wojskowi wypełniają w Radzieckiej Armii wielkie i zaszczytne zadania. Od nich w dużym stopniu zależy właściwa konserwacja, sprawność techniczna i racjonalna eksploatacja parku samochodowego. W wykonywaniu tych poważnych zadań kierowcom pomocy winien udzielić aparat polityczny i dowództwo.

Dowódców, aparat polityczny oddziałów i pododdziałów mających na wyposażeniu pojazdy mechaniczne, obowiązuje zwracanie specjalnej uwagi na polityczne wychowanie całego składu osobowego służby samochodowej.

Trzeba wyjaśnić kierowcom, że Państwo powierzyło im wielkie bogactwo materialne w postaci cennego sprzętu technicznego który należy otoczyć troskliwą opieką i oszczędnie nim gospodarować.

Każdy kierowca powinien zrozumieć jak wielki trud wkłada naród Radziecki, aby wyposażyć swoją armię w maszyny, paliwo i inne potrzebne materiały. Cenić pracę radzieckich robotników, po obywatelsku podchodzić do sprawy — oto obowiązek każdego kierowcy wojskowego.

Nowoczesny samochód to skomplikowana maszyna. Obchodzić się z nią tak, żeby wszystkie mechanizmy pracowały sprawnie w każdych warunkach może tylko człowiek z odpowiednim technicznym przygotowaniem. Wojskowy kierowca musi zatym posiadać odpowiednie wiadomości z dziedziny mechaniki, elektrotechniki i chemii.

Zaniedbanie szkolenia kierowców, lub przeprowadzanie go jedynie kampanijnie stanowi poważne niedociągnięcie. Dowódcy lekceważący codzienne doszkalanie techniczne kierowców zapominają o tym, że w obecnych warunkach tylko ten żołnierz, który nieprzerwanie udoskonala swą techniczną wiedzę, może dobrze pełnić żołnierskie obowiązki. Tylko kierowca który opanował dokładnie znajomość budowy najdrobniejszych nawet szczegółów powierzonego mu sprzętu może sprawnie nie dopuszczając do katastrofy i poważnych uszkodzeń eksploatować pojazd mechaniczny.

Trzeba przy tym zdać sobie sprawę, że wymagania techniczne odnośnie kierowców zwiększają się z każdym dniem. Mylnym i błędnym jest stanowisko tych, którzy widzą w wojskowym kierowcy tylko posiadającego zawód szofera.

Kierowca wojskowy jest przede wszystkim żołnierzem. Dlatego też należy zwrócić szczególną uwagę na wyszkolenie fachowe i wojskowe oraz uświadomienie polityczne personelu samochodowego.

W Związku Radzieckim najlepsi kierowcy nagradzani się odznaką honorową „Wzorowy kierowca". Żeby zasłużyć na tak zaszczytne wyróżnienie trzeba jednak nie tylko posiadać umiejętność prowadzenia samochodu, znajomość przepisów, wykazać się dużymi oszczędnościami w zużyciu materiałów pędnych i smarów, ale być także zdyscyplinowanym żołnierzem i przodownikiem w szkoleniu wojskowym i politycznym.

Tylko doskonale politycznie i wojskowo wyszkolony kierowca wojskowy będzie mógł wykonać w prawdziwych warunkach bojowych odpowiedzialne zadania swej służby.

W przeciwnym wypadku może on narazić powierzony mu sprzęt i przewożony na nim ładunek na zniszczenie albo uszkodzenie. Dlatego należy stale wpajać kierowcom wojskowym umiejętność prowadzenia samochodów pod obstrzałem artyleryjskim albo atakiem z powietrza i maskowania pojazdów.

Kierwoców wojskowych tak samo jak żołnierzy należy ustawicznie pouczać i wychowywać w świadomości wypełniania zobowiązań zawartych w złożonej przysiędze, Armii Radzieckiej.

Źle jest jeżeli o kierowcach zaczyna się mówić w pododdziałach i bliżej się nimi interesować dopiero wtedy gdy spowodowany został wypadek lub naruszona została dyscyplina wojskowa. Wprowadzenie dopiero wówczas całego szeregu zarządzeń i środków zaradczych mających na celu wychowanie kierowców, których poprzednio nie szkolono ani politycznie ani wojskowo, jest akcją spóźnioną.

Niemniejszym błędem jest pozostawianie kierowców samym sobie, dozwalanie by nie podporządkowywali się oni wewnętrznemu porządkowi obowiązującemu wszystkich żołnierzy w oddziale lub pododdziale.

Nie stawianie wysokich wymagań w stosunku do kierowców wojskowych równoznaczne jest z obniżeniem gotowości bojowej pododdziału.

Uwaga dowódców, aparatu politycznego, organizacji partyjnych i komsomolskich oddziałów i pododdziałów powinna być zwrócona na wyrabianie w kierowcach poczucia odpowiedzialności za powierzony im sprzęt, za doskonalenie swego politycznego uświadomienia, uzupełnianie technicznych i ogólno-wojskowych wiadomości.

Na oficerach służby samochodowej ciąży obowiązek doszkalania kierowców samochodowych, wyrabiania w nich poczucia osobistej odpowiedzialności za samochód. Oficerowie zobowiązani są tak zorganizować służbę parkową, aby nawet najmniejsze niesprawności były natychmiast usuwane. Oficerowie odpowiedzialni za wypuszczenie samochodu z parku, powinni osobiście upewnić się o jego sprawności. Ich powinnością jest również ciągłe udoskonalanie technicznych wiadomości kierowców.

Dużo wymaga od oficerów służba samochodowa, ale ich wysiłek będzie tylko wtedy uwieńczony pożądanymi rezultatami, jeżeli wszystkie ich przedsięwzięcia napotykają na zrozumienie i pomoc przełożonych. Kierowca wojskowy będący w podróży służbowej, podlega rozkazom różnych oficerów. Specjalnie ważnym jest wówczas, aby oficerowie, mając kierowcę pod swymi bezpośrednimi rozkazami, obserwowali jego pracę, zwracając uwagę na racjonalne eksploatowanie samochodu. Tym ostrzej trzeba napiętnować wypadki naruszania przez oficerów obowiązujących przepisów. Takim postępowaniem zwalniają oni kierowcę od odpowiedzialności — co więcej, doprowadza to niejednokrotnie do uszkodzenia i do przedwczesnego zużycia pojazdu.

Wielki uszczerbek gospodarce wojskowej przynosi również bezplanowa eksploatacja parku samochodowego. Bezplanowe posługiwanie się samochodami uniemożliwia kierowcom i obsłudze technicznej skontrolowanie i doprowadzenie samochodu do pełnej sprawności technicznej. Na przykładach wzorowych oddziałów należy się uczyć, aby samochody wychodziły i powracały do parku w czasie przewidzianym w porządku dziennym oddziału. W ten sposób nie dopuści się do wypazdu samochodów z parku nieprzygotowanych do drogi i zabezpieczy się kierowcom normalną pracę.

Właściwa troska o wojskowe pojazdy mechaniczne jest sprawą państwowej wagi i dlatego obowiązkiem każdego dowódcy będzie własne przykładne podchodzenie do tego zagadnienia i oddziaływanie w tym duchu na podległych mu kierowców.

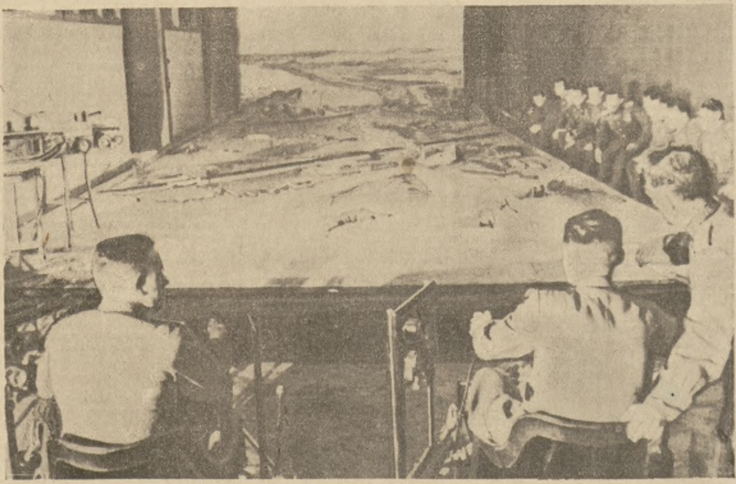
Uczciwość, prawdomówność i szczerość oto cechy które charakteryzują każdego radzieckiego żołnierza. To też troska o wojskowe pojazdy mechaniczne powinna polegać na uczciwości i właściwym oddaniu się tym sprawom, kierowcy nie wolno, w żadnym wypadku, powróciwszy do parku samochodowego, nie zameldować dowódcy o ujawnionych uszkodzeniach pojazdu. Nieprawidłowe dokonywanie zapisów o przebiegu kilometrowym nie pozwala na dokładne ustalenie stanu technicznego zużycia materiałów pędnych i smarów.

W ten sposób nieprawdziwe dane doprowadzają zawsze do przedwczesnego zdawania samochodu do naprawy, co naraża Skarb Państwa na straty, lub powoduje na skutek długiej eksploatacji bez przeprowadzenia niezbędnej naprawy przedwczesne zużycie samochodu.

Jednym z obowiązków partyjnych i komsomolskich organizacji, prowadzących uświadamiające prace wśród kadry służby samochodowej jest ciągła walka o zlikwidowanie wypadków. Powinno się surowo krytykować i demaskować tych, którzy niedbale, nie po obywatelsku odnoszą się do sprzętu samochodowego.

Mamy w Radzieckiej Armii bardzo dużo kierowców, oficerów służby samochodowej, dowódców pododdziałów, którzy po obywatelsku wykonują swoje obowiązki, wykazując wysokie kwalifikacje i osiągnięcia w trosce o sprzęt samochodowy. Pośród nich mamy wielu wynalazców i racjonalizatorów, którzy wnoszą wiele ulepszeń w eksploatacji sprzętu samochodowego. Osiągnięcia wzorowych kierowców należy przenieść i spopularyzować wśród wszystkich żołnierzy służby samochodowej w celu podniesienia na wyższy poziom kultury technicznej. Oto zadania całej Armii.

Trzeba stworzyć w jednostkach takie warunki które wykluczyłyby katastrofy i zniszczenia drogocennego sprzętu samochodowego — to są zadania dla dowódców, aparatu politycznego, organizacji partyjnych i komsomolskich.



KADRA RADZIECKIEJ SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ SZKOLI SIĘ NIEUSTANNIE POD KIERUNKIEM WYBITNYCH SPECJALISTÓW. NA ZDJĘCIU ĆWICZENIA Z TAKTYKI SAMOCHODOWEJ PRZY POMOCY MODELU, BĘDĄCEGO POŁĄCZENIEM STOŁU PLASTYCZNEGO I KILKU TRENAŻERÓW.

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON zam. 517 2-B-17264